



## **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES**

# **SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION AÉROPORTUAIRE AIR'PY (Département des Pyrénées-Atlantiques)**

Exercices 2017 et suivants

Le présent document a été délibéré par la chambre le 10 janvier 2023.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>3</b>
<b>RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>4</b>
<b>ÉLÉMENTS DE PROCÉDURE.....</b>	<b>5</b>
1 PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ AIR'PY.....	6
1.1 Création et évolution de la société .....	6
1.2 Gouvernance et organisation .....	6
1.2.1 La présidence.....	6
1.2.2 L'assemblée générale .....	6
1.2.3 Le comité des associés .....	7
1.2.4 L'organisation interne .....	7
1.2.5 Le rôle des sociétés actionnaires .....	8
2 PRÉSENTATION DE LA PLATEFORME AEROPORTUAIRE.....	9
2.1 Historique .....	9
2.2 Principales caractéristiques .....	9
2.2.1 Des infrastructures de qualité.....	9
2.2.2 Des vols essentiellement domestiques, majoritairement empruntés par une clientèle d'affaires .....	10
2.2.3 Un écosystème important au-delà des vols commerciaux .....	10
3 L'EXÉCUTION DU CONTRAT DE DSP.....	11
3.1 L'économie du contrat et ses ajustements avant la crise sanitaire .....	11
3.1.1 Une exploitation « aux risques et périls » conforme au principe de la DSP.....	11
3.1.2 L'absence de remise en cause de l'équilibre contractuel avant crise.....	13
3.1.3 Des objectifs initiaux de développement de l'activité très ambitieux.....	14
3.1.3.1 Une trajectoire prévisionnelle particulièrement optimiste .....	14
3.1.3.2 Des prévisions qui conditionnaient l'ensemble des engagements pris par l'exploitant .....	15
3.2 Des résultats inférieurs aux projections et engagements avant crise.....	16
3.2.1 L'absence de développement de l'activité .....	16
3.2.2 Le retard dans la réalisation du plan d'investissements .....	16
3.3 La révision du plan de développement après la crise sanitaire .....	17
3.3.1 Une chute brutale du trafic, des incertitudes sur sa reprise .....	17
3.3.2 La refonte des perspectives financières.....	18
4 LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SOCIÉTÉ.....	19
4.1 Fiabilité des comptes .....	19
4.1.1 Des divergences de données selon les documents .....	19
4.1.2 Des dépenses comptabilisées mais non versées .....	21
4.1.3 Une comptabilité analytique incomplète.....	21
4.2 Examen des comptes de résultat.....	23

4.2.1 Le financement des services régaliens .....	23
4.2.2 Les produits d'exploitation.....	25
4.2.2.1 Les recettes aéronautiques .....	26
4.2.2.2 Les services d'assistance en escale.....	27
4.2.2.3 Les recettes extra-aéronautiques.....	28
4.2.3 Les charges d'exploitation .....	29
4.2.3.1 Les charges de personnel.....	29
4.2.3.2 Les autres charges .....	30
4.2.4 Avant la crise sanitaire, des soldes de gestion artificiellement positifs malgré un excédent brut d'exploitation inférieur aux prévisions.....	31
4.2.4.1 Un résultat d'exploitation positif en raison du retard pris dans le plan d'investissements .....	31
4.2.4.2 Un résultat net également artificiellement positif sur la période 2017-2019.....	32
4.2.5 Un impact fort de la crise sanitaire en 2020 mais une amélioration significative en 2021 .....	34
4.3 Examen de la situation bilancielle.....	36
4.3.1 L'actif du bilan .....	37
4.3.2 Le passif du bilan .....	37
4.3.3 Une situation financière saine sur la période malgré la crise.....	38
5 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION JUSQU'AU TERME DE LA DSP .....	39
5.1 Des leviers limités pour permettre l'augmentation des produits.....	39
5.1.1 Le faible potentiel de développement de l'activité .....	39
5.1.1.1 Un développement des liaisons commerciales tenant d'abord à la volonté des compagnies.....	39
5.1.1.2 Les limites des contrats de partenariat pour l'ouverture de lignes supplémentaires.....	41
5.1.1.3 La liaison radiale vers Orly actuellement partagée avec l'aéroport de Tarbes- Lourdes-Pyrénées .....	43
5.1.1.4 Des perspectives en matière d'activités extra-aéronautiques .....	43
5.2 L'enjeu de l'adéquation des effectifs au niveau d'activité.....	45

## SYNTHÈSE

La société d'Exploitation Aéroportuaire Air'Py a été créée en 2016 en vue d'exploiter l'aéroport de Pau-Pyrénées, propriété du syndicat mixte de l'aéroport de Pau-Pyrénées (SMAPP), par le biais d'une délégation de service public (DSP) sur la période 2017-2028.

Air'Py fixait, dans le cadre de son offre, une trajectoire particulièrement ambitieuse de hausse du trafic et de diversification de l'activité sur une plateforme accueillant 600 000 passagers essentiellement constitués par une clientèle d'affaires se rendant à Paris, accompagnée d'un plan d'investissements de 13,6 M€, entièrement financés sans aide publique.

L'équilibre d'exploitation atteint par la société sur la période 2017-2019 traduit une gestion performante dans la mesure où les aéroports accueillant moins d'un million de passagers sont structurellement rarement rentables. Cet équilibre est notamment permis par une exploitation très internalisée s'appuyant sur un personnel polyvalent, le recours à des mutualisations avec d'autres aéroports et l'optimisation des recettes extra-aéronautiques. Toutefois, le résultat positif de la société sur cette période est également dû à un important retard dans la réalisation des investissements qui, couplé à la stagnation du trafic, affectait négativement les perspectives financières d'Air'Py avant même la survenue de la crise sanitaire.

En dépit d'une renégociation de la DSP très favorable à la société à la suite de l'épidémie de Covid-19, lui permettant de voir 5,06 M€ de ses déficits ainsi que la quasi-totalité des investissements pris en charge par le SMAPP, les perspectives d'Air'Py d'ici à l'échéance de la DSP apparaissent limitées. Malgré la mise en œuvre de l'ensemble des outils incitatifs autorisés par le droit européen pour permettre la création de nouvelles lignes aériennes, l'absence de destinations affichant un potentiel d'exploitation suffisant pour les compagnies aériennes rend peu probable à court terme un développement et une diversification du trafic à même d'améliorer les perspectives financières de la société. L'essentiel du potentiel de développement de l'aéroport résiderait dans l'hypothèse que la liaison entre Pyrénées centrales et Paris-Orly s'effectue essentiellement depuis Pau-Pyrénées et cesse en tout ou partie de l'être depuis l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, distant de Pau-Pyrénées de seulement 30 minutes de route et bénéficiant d'un financement public de 4,5 M€ par an pour sa liaison vers Orly. Cette hypothèse dépendrait toutefois d'une volonté commune entre les syndicats mixtes propriétaires des deux aéroports, étrangère à Air'Py, et qui semble actuellement faire défaut. Air'Py fait par ailleurs face à une pression forte pour limiter d'éventuelles augmentations tarifaires, susceptibles de nuire à l'attractivité de la plateforme.

Compte tenu de ces perspectives, à court terme, Air'Py doit adapter ses effectifs à la baisse de l'activité consécutive à la crise.

La chambre a enfin relevé des manquements d'Air'Py à ses obligations en matière de comptabilité, empêchant notamment de vérifier l'adéquation entre le niveau des redevances aéronautiques et les coûts qu'elles ont vocation à couvrir, ainsi que des lacunes dans l'information du SMAPP, notamment s'agissant des documents financiers. Elle invite par conséquent la société à poursuivre pour la durée restante de la DSP le travail de fiabilisation déjà engagé.

## RECOMMANDATIONS

**Recommandation n° 1** : définir, en lien avec le SMAPP, une maquette fixant les modalités de présentation des documents financiers prévus dans le rapport d'information annuel du délégataire jusqu'à l'échéance de la DSP.

*[En cours de mise en œuvre]*

**Recommandation n° 2** : se conformer aux obligations contenues dans les articles R. 216-13 et R. 224-2 du code de l'aviation civile en matière de comptabilité analytique.

*[En cours de mise en œuvre]*

## ÉLÉMENTS DE PROCÉDURE

Conformément à l'article L. 211-4 du code des juridictions financières (CJF), le contrôle des comptes et de la gestion de la société d'exploitation aéroportuaire Air'Py a été inscrit au programme 2022 de la chambre régionale des comptes de Nouvelle-Aquitaine pour la période courant à partir du 1er janvier 2017.

Par un avis du 26 janvier 2022, le procureur financier près la chambre régionale des comptes a établi la compétence de la chambre pour procéder à l'examen de la gestion de la société pour les exercices 2017 à 2021, sous réserve pour cette dernière année de l'approbation des comptes de la société.

Le contrôle s'inscrit dans le cadre d'une FIJ portant sur le maillage aéroportuaire. Le plan de contrôle a été validé le 31 janvier 2022.

La lettre d'ouverture du contrôle a été adressée le 31 janvier 2022 à M. Didier Laporte, président de la société d'exploitation aéroportuaire Air'Py et représentant légal pendant toute la période examinée.

L'entretien de début de contrôle a eu lieu le 14 février 2022 avec M. Didier Laporte, en présence du directeur de la société Air'Py, M. Jérôme Le Bris.

L'entretien de fin de contrôle prévu par l'article L. 243-1 du CJF s'est déroulé le 27 juin 2022.

Les observations provisoires ont été délibérées le 20 juillet 2022.

Le rapport d'observations provisoires (ROP) a été transmis au président de la société aéroportuaire Air Py le 5 septembre 2022.

Des extraits de ROP ont également été adressés le même jour à la CCI Pau Béarn, au syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées, au syndicat mixte Pyrénia, à la société publique locale aéroportuaire régionale, à la société Egis, à la société Transdev et au cabinet Mazars.

Après avoir examiné la réponse au ROP du président d'Air'Py, ainsi que celles adressées par la CCI Pau Béarn, le syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées, la société publique locale aéroportuaire régionale, la société Egis, la société Transdev et le cabinet Mazars, la chambre a arrêté le rapport d'observations définitives suivant, le 10 janvier 2023.

# **1 PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ AIR'PY**

## **1.1 Création et évolution de la société**

La société d'Exploitation Aéroportuaire Air'Py, créée le 29 septembre 2016, est une société par actions simplifiée au capital de 3,3 M€ régie par les articles L. 227-1 à L. 227-20 du code de commerce.

La chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn en est l'actionnaire majoritaire (51 % des parts). Le reste du capital était détenu à l'origine par les sociétés Egis Airport Operation (24,5 % des parts) et Transdev Urbain (24,5 % des parts). Le 28 décembre 2020, l'actionnaire Transdev Urbain a cédé la totalité de ses actions à Egis Airport Operation, qui possède désormais 49 % du capital d'Air'Py. Les statuts ont pris en compte cette modification par avenant du 23 décembre 2020.

La société a pour objet « la gestion, le développement et l'exploitation de l'aéroport de Pau-Pyrénées, ainsi que toutes les activités annexes qui s'y déroulent » en application du contrat de délégation de service public conclu le 3 octobre 2016 avec le syndicat mixte de l'aéroport Pau-Pyrénées, pour la période 2017-2028. A ce titre, elle est notamment chargée de l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de l'ensemble des infrastructures du domaine aéroportuaire, de la promotion de l'aéroport et de ses activités, de la gestion et de la valorisation du domaine public. Elle assure les tâches de sûreté aéroportuaire sous le contrôle de l'État. Elle peut mener toutes opérations financières, mobilières ou immobilières pouvant se rattacher à son objet social.

## **1.2 Gouvernance et organisation**

### **1.2.1 La présidence**

Les statuts constitutifs indiquent que la société est représentée à l'égard des tiers par un président, désigné par les associés. A titre exceptionnel, ils confient la présidence à la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn. La durée du mandat du président est de 13 ans. Monsieur Didier Laporte, président de la CCI est président de la société d'exploitation aéroportuaire Air'Py depuis sa création.

### **1.2.2 L'assemblée générale**

L'assemblée générale ordinaire, composée de tous les actionnaires, a été réunie au moins une fois par an, dans les six mois qui suivent la clôture de l'exercice comptable. L'assemblée générale extraordinaire est réunie chaque fois qu'il s'agit de modifier les statuts de la société. Dans les faits, c'est une réunion du comité des associés qui tient lieu d'assemblée générale.

### 1.2.3 Le comité des associés

Les statuts constitutifs ont institué un comité des associés, composé de huit membres, soit quatre représentants de la CCI Béarn (dont le président de la société) et deux représentants de chaque société Transdev et Egis, nommés lors de la première assemblée générale. Il est prévu de réunir ce comité à une fréquence bimestrielle.

Le comité des associés dispose de compétences étendues précisées à l'article 21-2 des statuts et à l'article 25 depuis l'avenant de décembre 2020. Il est notamment compétent pour l'adoption des orientations stratégiques, la réalisation de tout investissement, l'examen et l'adoption des budgets, la conclusion d'emprunt, le règlement de litiges, la cession de tout élément d'actif, la politique générale de recrutement, la fixation de la rémunération du directeur général, la fixation d'éventuelles limitations de pouvoir du président et du directeur général.

Consécutivement au départ de la société Transdev, le comité des associés est devenu la « collectivité des associés » et ne compte plus que cinq membres.

Outre les procès-verbaux de décisions collectives pris en application des articles 25 et 26 des statuts, les réunions donnent lieu à des relevés de décisions succincts, préparés par la CCI.

### 1.2.4 L'organisation interne

Le directeur général assiste le président et assume la direction générale de la société. Il bénéficie d'une large délégation de pouvoirs du président, notamment en matière de gestion (exécution des budgets, réponse aux appels d'offres, représentation de la société, etc.), de réglementation du travail (représentation au sein des instances, garantie du respect de la législation), de sécurité aéroportuaire ou encore de mise en conformité de l'aéroport avec la réglementation.

Trois directeurs se sont succédé depuis la création d'Air'Py : le premier directeur, M. Jean-Luc Cohen, en poste depuis 1994 lorsque la CCI exploitait seule l'aéroport via un contrat de concession, a été remplacé en 2018 par M. Thierry Souchet, mis à disposition par la société Transdev. Depuis mai 2021 et le désengagement de la société Transdev, la direction générale est confiée à M. Jérôme Le Bris, mis à disposition par la société Egis.

Le directeur général s'appuie sur un comité de direction qu'il réunit toutes les trois semaines. Ce comité est composé de huit responsables de services (qualité, ressources humaines, technique, pôle avion, pôle clients, sûreté et fret, sécurité et service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, système d'information et télécommunication). Les réunions du comité font chacune l'objet d'un compte-rendu détaillé et opérationnel.

Au 31 décembre 2021, la société comptait 149,97 personnes en équivalent temps plein (ETP) dont 26 ETP détachés.



### 1.2.5 Le rôle des sociétés actionnaires

Les différentes sociétés actionnaires apportent un soutien technique à Air'Py, formalisé dans des contrats en date du 5 janvier 2017 :

- la comptabilité, l'établissement des payes et la gestion des marchés de la société sont assurés par la CCI Pau Béarn ;
- le groupe Egis fournit une assistance au développement ;
- Transdev apportait, jusqu'à sa sortie de l'actionnariat d'Air'Py, une assistance sur les enjeux financiers et juridiques.

Les apports de chacun des actionnaires font l'objet d'une facturation à Air'Py au titre de frais de siège, qui s'élevaient à environ 600 000 € par an sur la période 2017-2019, montant en baisse depuis en raison de l'indexation d'une partie des versements sur le chiffre d'affaires d'Air'Py.

Si la réalité de l'apport des actionnaires à Air'Py n'est pas remise en cause, la facturation de ces services ne se fonde aucunement sur les coûts réellement exposés pour l'exercice de ces missions par ces sociétés. Les sommes reversées par Air'Py à ses actionnaires pourraient ainsi s'apparenter à une forme de rémunération. En réponse aux observations provisoires de la chambre, Air'Py, la CCI et Egis ont indiqué que le pourcentage du chiffre d'affaires avait été défini à partir d'une estimation du volume horaire consacré à l'aéroport par chaque actionnaire et que le soutien apporté par les différentes sociétés variait selon les années en fonction des besoins de la plateforme. La société Transdev insiste également sur l'importance et la diversité des missions réalisées, y compris au moment de la crise sanitaire alors que les frais d'assistance technique étaient en baisse.

En outre, le désengagement de la société Transdev aurait pu conduire à revoir le niveau et les modalités de rémunération des prestations offertes par les sociétés actionnaires, plutôt que de multiplier par deux les sommes versées à la société Egis qui a récupéré les missions auparavant effectuées par Transdev. Egis fait valoir qu'ayant repris la totalité des prestations auparavant assurées par Transdev, « *il n'était pas envisageable de revoir à la baisse le mode de calcul* » dans un contexte de baisse mécanique des honoraires en raison de la diminution de l'activité, qui a elle-même engendré des besoins de soutien plus élevés.

Par ailleurs, la présence parmi les actionnaires de la société Egis a permis la mise en place ces dernières années de diverses mutualisations avec l'aéroport de Bergerac, géré sur le même modèle (groupement CCI / Egis) :

- depuis mai 2021, à la suite de la nomination de M. Le Bris qui occupait le poste de directeur du développement, le support au développement des lignes est apporté par la responsable marketing & développement commercial de l'aéroport de Bergerac (contacts avec les compagnies aériennes, représentation de l'aéroport de Pau lors de salons, etc.). Air'Py fait valoir que cette évolution lui a permis une économie sur sa masse salariale sans pour autant revoir à la hausse le montant versé à Egis au titre de l'assistance technique ;
- depuis novembre 2021, des prestations de conseil en matière de service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) sont réalisées par l'aéroport de Bergerac au profit de l'aéroport de Pau, afin de pallier l'absence du responsable de service SSLIA, en arrêt-maladie ;

- depuis décembre 2021, la société Mondial Protection, prestataire de l'aéroport de Bergerac pour les missions de sûreté, met à disposition d'Air'Py des agents de sûreté durant l'hiver, pour remédier à une situation de sous-effectif exacerbée par la crise sanitaire ;
- depuis février 2022, le responsable des systèmes d'information et télécommunication d'Air'Py réalise des prestations de services informatiques (coordination de projet cybersécurité) au profit de l'aéroport de Bergerac, dans un objectif commun de mise aux normes réglementaires.

Ces mutualisations constituent un atout certain d'Air'Py qui peut ainsi bénéficier de l'expérience et du réseau du groupe Egis.

## **2 PRÉSENTATION DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE**

### **2.1 Historique**

Situé sur la commune d'Uzein, l'aéroport de Pau possède une forte identité historique dont témoignent encore plusieurs bâtiments et monuments. Il accueille, dès 1908, plusieurs des pionniers de l'aviation comme les frères Wright et Blériot, devenant « la plus ancienne école d'aviation du monde », selon une stèle commémorative.

Avec la création d'une première piste en dur, l'activité proprement commerciale de l'aéroport débute en 1948, sous l'impulsion déterminante du maire de Pau. Après avoir été exploité directement par l'État et les forces armées, l'aéroport voit sa gestion confiée à la CCI de Pau par un contrat de concession à partir de 1965 et pour une durée de 50 ans, reconduit pour un an par le syndicat mixte afin d'assurer une transition satisfaisante avec le nouvel exploitant. En 2016, un nouveau contrat de DSP a été conclu avec la société Air'Py, dont les actionnaires sont la CCI (51 % des parts) et les sociétés Egis (24,5 % des parts) et Transdev (24,5 % des parts), pour la période 2017-2028. à compter de 2021, les parts de la société Transdev ont été rachetées par Egis, qui détient donc désormais 49 % d'Air'Py.

### **2.2 Principales caractéristiques**

#### **2.2.1 Des infrastructures de qualité**

L'aéroport de Pau dispose d'une piste longue de 2,5 km lui permettant d'accueillir des gros porteurs, dont la structure a été rénovée pour la dernière fois en 2009. Dotée d'un système d'atterrissage aux instruments (Instrument Landing System - ILS) de catégorie 3 permettant l'atterrissage par tous temps, elle est conduite à accueillir fréquemment des vols déroutés des aéroports voisins de Biarritz-Pays Basque et Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

Les infrastructures adossées à la plateforme lui permettent d'accueillir jusqu'à huit aéronefs en stationnement simultanément.

L'aéroport dispose aussi d'un contrôle aérien assuré 24h/24 depuis une tour de contrôle récente (2020), qui assure également les approches de l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

Le terminal actuel de l'aéroport, inauguré en 2002, est doté d'une surface totale de 11 000 m<sup>2</sup> lui permettant d'accueillir jusqu'à un million de passagers par an, tandis que 1 279 places de stationnement payant sont accessibles aux voyageurs.

### **2.2.2 Des vols essentiellement domestiques, majoritairement empruntés par une clientèle d'affaires**

Actuellement, les lignes régulières opérées à l'année depuis l'aéroport de Pau sont exclusivement domestiques, à savoir :

- Orly ;
- Roissy Charles-de-Gaulle ;
- Lyon.

En sus, des liaisons saisonnières sont opérées vers la Corse à raison d'un vol par semaine vers Ajaccio et Figari durant l'été.

D'autres destinations ont été proposées avant ou depuis 2017 mais ont fermé faute d'une fréquentation suffisante et/ou à cause des effets de la crise sanitaire, comme Marseille, Nantes, Nice ou Marrakech.

Enfin, quelques avions charters, spécialement affrétés par des agences de voyage, proposent des liaisons dans le cadre de séjours organisés, vers des destinations comme l'Andalousie, le Monténégro, la Croatie ou Malte.

L'essentiel du trafic demeure néanmoins concentré sur les aéroports parisiens, qui représentaient 78 % des voyages effectués en 2018.

L'offre proposée par l'aéroport de Pau s'adresse donc principalement à une clientèle nationale, dans la mesure où 83 % des voyageurs étaient français en 2014, voyageant dans le cadre de voyages d'affaires : les différentes études réalisées indiquent une proportion de 60 à 67 % de voyages professionnels. Cette prédominance s'explique par la présence de grandes entreprises dans la zone de chalandise de l'aéroport comme Total et Safran, qui comptent parmi les « grands comptes » clients de l'aéroport.

Pour autant, les enquêtes transmises à la chambre à l'occasion du contrôle ne permettent pas une connaissance fine du profil des passagers. Si la société Air'Py, à qui échoit la réalisation d'enquêtes auprès des passagers en vertu de l'article 5.2 de la délégation de service public, indique que cette enquête permet de connaître le sexe, l'âge, la répartition entre résidents et visiteurs, le lieu de résidence ou le lieu de séjour, les CSP, le secteur d'activité, le motif, la durée et la fréquence de voyage des passagers, ces données sont recensées sans distinguer la ligne aérienne empruntée par les personnes interrogées, ce qui serait pourtant utile à une meilleure appréhension des enjeux de développement de l'aéroport.

### **2.2.3 Un écosystème important au-delà des vols commerciaux**

En sus des 10 000 mouvements commerciaux enregistrés en 2019, l'aéroport accueille également de nombreuses activités militaires : école des troupes aéroportées, 5<sup>e</sup> régiment

d'hélicoptères de combat, 4<sup>e</sup> régiment d'hélicoptères des forces spéciales, représentant près de 2 000 personnels et 20 000 mouvements par an. Est également présente sur la plateforme une base d'hélicoptères de la sécurité civile.

La vitalité de l'aéroport est aussi assurée par la présence de trois aéroclubs, de plusieurs entreprises assurant la maintenance de l'aviation légère, d'hélicoptères et de services d'approvisionnement. Plusieurs de ces entreprises portent des projets de développement de leur activité, impliquant la construction de nouveaux hangars qui témoigne du dynamisme économique du secteur.

Plus largement, l'aéroport s'insère dans une zone d'activité comptant plusieurs entreprises industrielles riches en emplois. Il n'existe toutefois aucune méthodologie solide permettant de chiffrer l'impact économique de l'activité aéroportuaire, les études habituellement produites comportant de nombreux biais dans la mesure où leurs commanditaires ont pour principal objectif de justifier l'importance de l'activité aéroportuaire pour l'économie locale<sup>1</sup>.

### 3 L'EXÉCUTION DU CONTRAT DE DSP

#### 3.1 L'économie du contrat et ses ajustements avant la crise sanitaire

##### 3.1.1 Une exploitation « aux risques et périls » conforme au principe de la DSP

Le contrat de DSP conclu pour la période 2017-2028 confie à Air'Py l'ensemble des missions liées à la gestion de la plateforme aéroportuaire, à savoir :

- aménagement, gestion, exploitation et entretien de l'ensemble des infrastructures ;
- développement de l'activité aéronautique, extra-aéronautique et domaniale ;
- exploitation des aires aéronautiques et assistance aux compagnies et passagers ;
- gestion du système documentaire ;
- homologation et certification ;
- opérations de communication et de promotion ;
- suivi qualité ;
- mesures environnementales.

Sur le plan financier, l'exploitation est assurée aux risques et périls du délégataire (art. 1 de la convention), sans financement du syndicat mixte. L'article 32 de la convention précise en outre que « *le syndicat mixte ne sera pas appelé par le Délégué à financer des aides aux compagnies* ». Les comptes financiers prévisionnels initiaux sont annexés au présent rapport (annexe n° 1).

---

<sup>1</sup> Pavau, J. : « *Quel est le vrai bilan socio-économique des aéroports français ?* », 30 novembre 2021.

Le délégataire assure également le financement d'un plan d'investissements d'un montant total de 15,7 M€ HT, dont 2,16 M€ d'investissements régaliens, financés par le produit de la taxe d'aéroport et donc neutres financièrement. Les 13,57 M€ restants sont répartis comme suit :

**Tableau n° 1 : programme pluriannuel d'investissement à la charge du délégataire, hors régalien**

<i>(en milliers d'euros)</i>	Montants PPI initial
<b>Investissements</b>	<b>8 046</b>
<i>Parking tout cargo et réfection taxiway NW</i>	3 910
<i>Taxiway E-fan</i>	345
<i>Mise en place d'escaliers mécaniques à l'arrivée</i>	200
<i>Réaménagement du hall public</i>	575
<i>Réaménagement de l'ancienne aérogare</i>	1 310
<i>PIF Équin</i>	300
<i>Extension du parc P2</i>	250
<i>Programme d'amélioration des parcs et accès</i>	255
<i>Véhicules d'assistance en escale</i>	750
<i>Véhicules de maintenance et de fonctionnement de l'aéroport</i>	151
<b>GER (gros entretien renouvellement)</b>	<b>5 524</b>
<i>Réfection de la piste et du balisage</i>	2 960
<i>Parking Delta (HéliBéarn)</i>	300
<i>Parking aéroclubs</i>	127
<i>Réfection du parking CGTM/Turboméca</i>	135
<i>Taxiway N entre M et C</i>	180
<i>Divers réseaux d'assainissement</i>	25
<i>Modernisation centrale électrique et régulateurs (GE et onduleurs)</i>	300
<i>Remplacement du PAPI seuil 13</i>	70
<i>Réfection des façades</i>	121
<i>Portes automatiques</i>	116
<i>Étanchéité</i>	150
<i>Climatisation</i>	315
<i>Production de chaleur</i>	113
<i>Production d'énergie</i>	23
<i>Sanitaires (restaurant, étage, RdC)</i>	60
<i>Circulations verticales mécaniques</i>	69
<i>Réfection du parc des loueurs</i>	220
<i>Provisions pour GERS</i>	240
<b>TOTAL PROGRAMME PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT</b>	<b>13 570</b>

Source : annexe contrat DSP

Enfin, le contrat prévoit le versement au syndicat mixte d'une redevance domaniale par la société d'exploitation, dont le montant s'est élevé en moyenne à 379 000 € par an sur la période 2017/2019.

S'agissant d'un aéroport dont la fréquentation atteignait environ 600 000 passagers en 2016, rendant son équilibre économique structurellement précaire selon les études les plus récentes<sup>2</sup>, le contrat fait donc peser un risque réel d'exploitation sur la société, conformément au principe-même de la délégation de service public.

### 3.1.2 L'absence de remise en cause de l'équilibre contractuel avant crise

Plusieurs avenants ont modifié à la marge le contrat initial, sans incidence financière sur l'économie de la DSP.

Un premier avenant à la DSP a été conclu avec le délégataire le 26 octobre 2017 afin d'ajuster les modalités de calcul de la redevance domaniale pour tenir compte des conditions de clôture du contrat de concession avec la CCI.

Le deuxième avenant à la DSP, conclu le 20 décembre 2017, vise à faire réaliser par Air'Py un programme complémentaire d'investissement, non prévu par la convention, financé par des subventions d'investissement versées par le SMAPP. D'un montant total de 1,24 M€ sur la période 2017-2019, ce programme porte principalement sur la mise en conformité, la réhabilitation et la restructuration d'anciens bâtiments.

Signé le 5 avril 2018, l'avenant n° 3 a pour objet d'autoriser le SMAPP à financer l'ouverture de lignes aériennes, et n'a pas d'impact financier sur le contrat de DSP.

Enfin, le quatrième avenant, conclu le 29 mai 2019, opère plusieurs modifications du plan d'investissements :

- la ventilation des dépenses d'investissement prévues à l'avenant n° 2 entre les différents projets est revue, sans modification du montant total ;
- sans modification de l'enveloppe totale, le plan d'investissements initialement prévu à la DSP est largement remanié :
  - \* le projet de reconversion de l'aérogare, initialement doté d'une enveloppe de 1,31 M€, est abandonné. Seuls 285 000 € lui sont affectés pour assurer une mise en conformité *a minima* ;
  - \* le projet d'aménagement de la nouvelle aérogare, d'abord prévu pour un budget de 775 000 €, est renforcé afin de permettre le réaménagement d'ensemble du hall public, pour un total porté à 1,8 M€ ;

---

<sup>2</sup> Commission européenne, lignes directrices du 4 avril 2014 : « *dans les conditions actuelles du marché, les perspectives de rentabilité des aéroports commerciaux restent largement tributaires du niveau du trafic : les aéroports qui accueillent moins d'un million de passagers par an peinent généralement à supporter leurs coûts d'exploitation* ».

Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), 2017, *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*, voir notamment p. 72 : « *En-dessous d'un million de passagers, l'équilibre apparaît plus précaire en raison des coûts fixes et des recettes limitées par un trafic plus faible. D'après les témoignages recueillis, l'équilibre budgétaire d'un aéroport commercial pourrait se situer autour d'une limite basse de l'ordre de 500 000 passagers annuels* ».

\* la création d'un poste d'inspection frontalier (PIF) équin (300 000 €) et la réalisation d'un taxiway « *e-fan* », projet d'avion école électrique abandonné par Airbus (345 000 €) sont abandonnées ;

\* les 645 000 € ainsi dégagés sont réaffectés à la réalisation d'un taxiway reliant la piste à la zone d'activités Aérosite.

- la restructuration architecturale du restaurant estimée à 400 000 € lors de l'avenant n° 2 a été réévaluée à 480 000 € ;

- une nouvelle subvention est apportée par le SMAPP pour la réalisation (non prévue dans la DSP) d'une salle d'arrivée internationale, pour un montant de 1 M€.

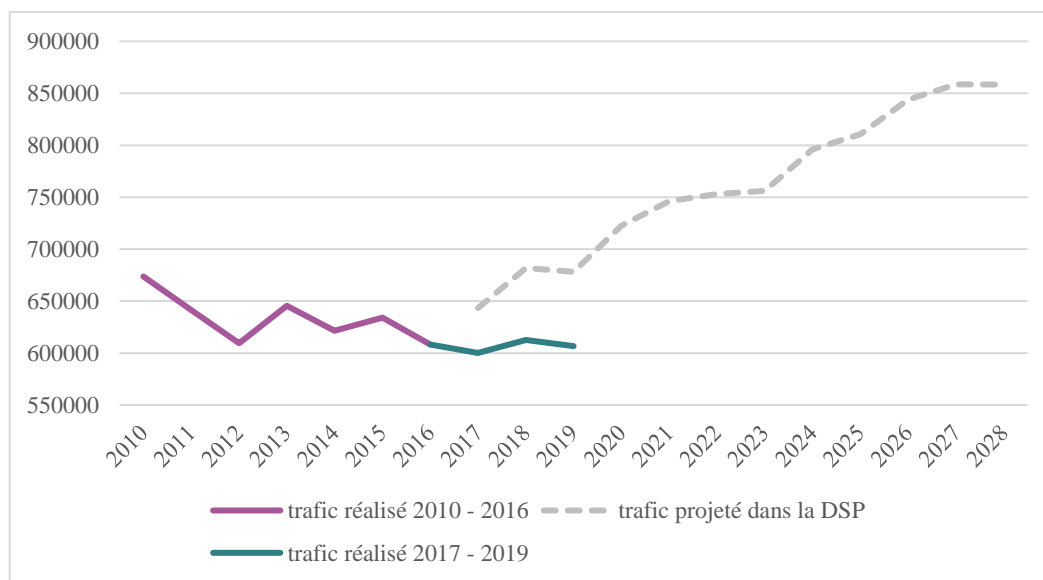
L'économie générale du contrat, et notamment le montant des investissements à la charge de la société, n'avait ainsi pas été remise en cause avant la survenue de la crise sanitaire, malgré de premières années d'exécution très inférieures aux ambitions initiales affichées dans l'offre d'Air'Py.

### 3.1.3 Des objectifs initiaux de développement de l'activité très ambitieux

#### 3.1.3.1 Une trajectoire prévisionnelle particulièrement optimiste

L'offre initiale d'Air'Py retenue dans le cadre de la DSP misait sur un important développement du trafic entre 2017 et 2028 avec une croissance de 33,4 % du nombre de passagers.

**Graphique n° 1 : trafic réalisé (2010-2019), et trafic projeté dans l'offre d'Air'Py (2017-2028)**



Source : CRC d'après données UAF et annexe DSP

Cette trajectoire paraissait d'autant plus incertaine au regard du trafic effectif sur la période précédente. La société Air'Py affirme que ces projections, bien qu'ambitieuses, étaient réalistes à l'époque de la présentation de son offre. Ces hypothèses auraient en effet été construites en considérant une érosion du trafic vers les aéroports parisiens en raison de la concurrence accrue du TGV, plus que compensée par une diversification du trafic et des compagnies opérant sur la plateforme, devant se traduire par l'ouverture de six nouvelles lignes entre 2017 et 2024.

Pour autant, l'offre proposée ne s'inscrivait pas en rupture franche avec la stratégie de l'exploitant précédent et ne faisait pas apparaître de leviers nouveaux pour être en capacité d'attirer de nouvelles compagnies aériennes et de diversifier les destinations tout en respectant la réglementation relative aux aides d'État.

Si Air'Py a indiqué que le trafic avait atteint plus de 817 000 passagers en 2008 et que revenir à ce niveau au terme d'une période de 12 ans apparaissait réaliste, ce nombre important de passagers était atteint grâce à des aides d'État aux compagnies aériennes déclarées illégales par la Commission, et auxquelles il a été mis un terme depuis.

### 3.1.3.2 Des prévisions qui conditionnaient l'ensemble des engagements pris par l'exploitant

Si les objectifs d'Air'Py en matière d'ouvertures de lignes et de croissance du trafic constituaient une trajectoire prévisionnelle et non un engagement contractuel dans le cadre de la DSP, ceux-ci conditionnent la soutenabilité économique du contrat et, partant, la capacité de l'exploitant à respecter ses obligations.

Le nombre de passagers et de mouvements commerciaux déterminent en effet directement le montant des produits aéronautiques (redevances passagers / atterrissage / stationnement etc.), qui représentent environ 55 % des produits totaux, mais aussi indirectement une grande partie des produits extra-aéronautiques, composés à 53 % des recettes d'assistance en escale et à 26 % des recettes du parc de stationnement.

Les charges d'exploitation sont quant à elles davantage rigides par nature et connaissent une variation en fonction du nombre de passagers moins sensible que celle des produits.

L'accroissement du trafic conditionne donc la capacité d'Air'Py à dégager des excédents sur son cycle d'exploitation afin de respecter ses engagements dans le cadre de la DSP.

En effet, s'agissant du critère de choix de la DSP relatif au montant des investissements proposés sur la durée de la délégation, l'offre d'Air'Py prévoit un financement des 16,6 M€ d'investissements prévus dans son offre à hauteur de 37 % par les flux financiers dégagés par l'activité aéroportuaire.

S'agissant de la qualité du plan d'affaires prévisionnel et des engagements quant à la redevance versée au délégant, d'une part, le montant de la redevance est en partie indexé sur les produits annuels hors taxe, d'autre part, la capacité de l'exploitant à financer l'exploitation et les investissements sans recours aux aides publiques dépend directement de ses hypothèses de développement du trafic.



## 3.2 Des résultats inférieurs aux projections et engagements avant crise

### 3.2.1 L'absence de développement de l'activité

Comme montré sur le graphique n° 1 (voir *supra*), le trafic a connu une relative stagnation entre 2017 et 2019, l'exploitant attendant même seulement 570 000 passagers pour l'année 2020 avant la survenue de la crise sanitaire, loin des objectifs affichés dans la convention de DSP.

En matière de diversification des destinations, les nouvelles lignes proposées ont essentiellement consisté en des liaisons saisonnières différant en partie des cibles initiales de l'exploitant.

### 3.2.2 Le retard dans la réalisation du plan d'investissements

Le tableau suivant présente l'écart entre les investissements contractuellement prévus par la convention de DSP et ceux effectivement réalisés, sur le périmètre des seuls investissements dits « non-régaliens » (les investissements régaliens sont exclus car financés entièrement par le produit de la taxe d'aéroport).

**Tableau n° 2 : investissements hors-régaliens prévus à la DSP et réalisation effective (2017–2019)**

<i>Investissements</i>	2017	2018	2019	Total 2017-2019
<i>Investissements réalisés</i>	431 818 €	3 702 240 €	741 186 €	4 875 244 €
<i>Investissements prévus DSP</i>	4 786 390 €	1 951 451 €	2 071 420 €	8 809 261 €
<i>Écart réalisé - prévu</i>	-4 354 572 €	1 750 789 €	-1 330 234 €	-3 934 018 €

Source : audit des comptes et des rapports d'activité et rapprochement avec les dispositions et le prévisionnel de la convention de DSP de l'aéroport de Pau-Pyrénées, prestataire externe pour le compte du SMAPP

Si ces écarts ne signifiaient pas avant la crise sanitaire une remise en cause du plan d'investissements mais résultaient seulement de retards de mise en œuvre, ils traduisent là encore un manque de réalisme dans la conception de l'offre initiale.

Pour autant, ces retards ont permis d'éviter la réalisation de certains investissements pensés dans le cadre d'une trajectoire de forte hausse du nombre de passagers devenus peu pertinents dans un contexte de stagnation du trafic, avant son effondrement en raison de la crise sanitaire.

### 3.3 La révision du plan de développement après la crise sanitaire

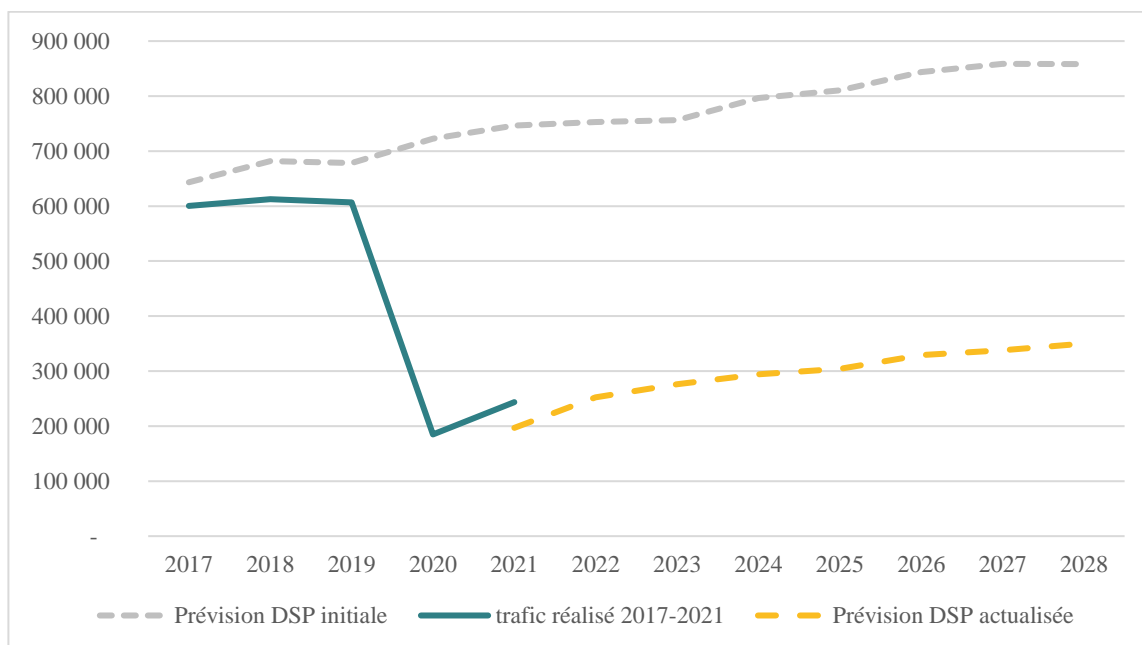
#### 3.3.1 Une chute brutale du trafic, des incertitudes sur sa reprise

Si les objectifs figurant dans le contrat de DSP apparaissaient déjà hors d'atteinte début 2020, la survenue de la crise sanitaire a engendré une chute du trafic de 69,5 %, identique à la moyenne nationale. Celle-ci a bouleversé les perspectives de la plateforme et imposant de revoir en profondeur son plan de développement.

À l'inverse des hypothèses très ambitieuses retenues par Air'Py dans son offre initiale, les perspectives présentées par la société en termes d'évolution du trafic dans le cadre de la renégociation du contrat apparaissent particulièrement conservatrices. Si Air'Py souligne que l'hypothèse de reprise peut paraître conservatrice *a posteriori* mais « *a surpris la majorité des analystes* » au sortir de la crise sanitaire, la chambre constate que la société tablait sur 350 000 passagers en 2028, soit seulement 57,7 % du trafic observé avant la crise, alors que l'association internationale du transport aérien (IATA) envisageait, elle, un retour du trafic au niveau d'avant crise à partir de 2024.

Le trafic effectivement réalisé en 2021, supérieur à la cible prévue par Air'Py, tend ainsi à confirmer une sous-estimation de la reprise de l'activité par la société, dans un contexte qui rendait toutefois toute prévision particulièrement incertaine, en raison notamment, selon Air'Py, de « *la menace que fait peser la ligne Tarbes-Orly sur la ligne Pau-Orly, et des évolutions structurelles du transport aérien (baisse durable des voyages d'affaires, hausse des coûts, pression environnementale).* »

Graphique n° 2 : trajectoires DSP initiale et révisée (2017-2028) et trafic effectif (2017-2021)



Source : CRC d'après annexe avenant n° 6 DSP

### 3.3.2 La refonte des perspectives financières

Couplé aux difficultés rencontrées avant crise, le choc négatif sur le trafic dégrade fortement les perspectives d'Air'Py, avec un résultat net cumulé projeté de - 6,14 M€ sur l'ensemble de la DSP, contre + 4,31 M€ dans la projection initiale. Pour tenir compte de ces nouvelles conditions, la renégociation de la DSP par l'avenant n° 6 prévoit, sur le fondement de la théorie de l'imprévision, une contribution du SMAPP couvrant 84,66 % du déficit réel cumulé sur la période 2020-2024, plafonnée à 5,06 M€. Le versement de cette contribution est lissé jusqu'à 2028, et devrait représenter 632 500 € par an pour Air'Py.

Le compte financier prévisionnel issu de cette renégociation est présenté en annexe (annexe n° 2).

La renégociation de la DSP a également donné lieu à une refonte du plan d'investissements ainsi que de ses modalités de financement. En effet, d'une part, un certain nombre des investissements prévus n'apparaissaient plus justifiés dans un contexte de contraction forte du trafic, comme le projet d'aménagement de la nouvelle aérogare ou la réalisation d'une salle d'arrivée internationale. D'autre part, la dégradation de la situation financière d'Air'Py engendrée par la crise ne permettait plus à la société, selon elle, de remplir ses engagements en matière de financement des investissements.

Aussi, les projets inscrits au plan d'investissements et considérés comme non-essentiels sont abandonnés, à savoir :

- le réaménagement de la nouvelle aérogare ;
- l'extension du parking ;
- la création d'une nouvelle salle internationale ;
- la réfection de la façade du restaurant ;
- la réfection du parking des loueurs.

Surtout, l'essentiel des investissements restants sont mis à la charge du SMAPP (pour un montant de 4,62 M€), seuls 850 000 € correspondant à des « investissements essentiels » sur lesquels Air'Py était déjà engagée étant encore financés par la société.

Air'Py prend également en charge un programme d'investissements complémentaires identifiés et entièrement financés par le SMAPP, sans impact financier pour la société.

## 4 LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SOCIÉTÉ

### 4.1 Fiabilité des comptes

#### 4.1.1 Des divergences de données selon les documents

De nombreux décalages entre les différents documents financiers fournis par Air'Py ont été rencontrés au cours du contrôle des comptes de la société Air'Py.

Les rapports d'audit externe concernant l'exécution de la DSP sollicités par le SMAPP ont ainsi mis en avant le manque de lisibilité du calcul de l'excédent brut d'exploitation (EBE), dont le montant diffère selon les sources prises pour référence :

**Tableau n° 3 : montants d'EBE issus des comptes et des documents financiers d'Air'Py**

définition non constante et non conforme de la notion d'EBE "excédent brut d'exploitation" : illustration	2017	2018	2019
<b>EBE = rés. exploit. hors amort., prov., transf. charges calculé à partir des comptes annuels</b>	<b>37 K€</b>	<b>868 K€</b>	<b>833 K€</b>
"EBE" selon rapports annuels Air'Py 2017 à 2019	630 K€	1 534 K€	1 465 K€
"EBE" selon dossier Air'Py du 21/12/20 pour CoCoEco	144 K€	1 296 K€	1 519 K€
écart rapports Air'Py (b) - comptes (a)	593 K€	666 K€	632 K€
écart dossier Air'Py (c) - comptes (a)	107 K€	428 K€	686 K€
écart dossier Air'Py (c) - rapports Air'Py (b)	-486 K€	-238 K€	54 K€

Source : audit externe d'analyse des rapports annuels d'Air'Py réalisé à la demande du SMAPP

La société Air Py s'est engagée à ce que les modalités de calcul de l'EBE soient conformes à celles des états du syndicat mixte à partir des comptes 2021.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, le syndicat mixte indique poursuivre en relation avec le délégataire « un travail d'analyse visant à une fiabilisation des informations sur le réalisé, et à une meilleure visibilité des perspectives ».

L'analyse des documents financiers transmis au SMAPP par Air'Py fait également apparaître des divergences sur les montants de produits et charges réalisés :

**Tableau n° 4 : divergences entre les documents financiers fournis par la société Air'Py concernant les données de l'exercice 2018**

Source des données	Produits totaux	Charges totales	Résultat net
<i>Compte de résultat -Rapport annuel 2018 (arrondis)</i>	13 984 000	13 658 000	327 000
<i>Étude financière prévisionnelle - Rapport annuel 2018</i>	13 888 001	13 208 121	458 998
<i>Compte de résultat -Rapport annuel 2019</i>	13 975 209	12 949 146	326 682
<i>Étude financière prévisionnelle - Rapport annuel 2019</i>	13 905 393	12 948 383	320 629
<i>Compte d'exploitation prévisionnel - Annexe VII à l'avenant n° 6 de la DSP</i>	13 816 771	12 949 146	326 683

Sources : rapports annuels 2018 et 2019, annexe VII à l'avenant n° 6 DSP

Air'Py a fourni à la chambre les explications de ces différences au cours du contrôle :

- si les valeurs sont arrondies, le compte de résultat figurant au rapport annuel 2018 reprend bien les données du compte de résultat validées par le commissaire aux comptes ;
- l'étude financière prévisionnelle figurant au rapport annuel 2018 a été réalisée avant la clôture des comptes 2018, ce qui explique les différences de données ;
- le compte de résultat figurant au rapport annuel 2019 n'intègre pas les dotations aux amortissements et aux provisions, les produits et charges financiers, les produits et charges non récurrents et l'impôt sur les sociétés aux produits et charges totaux ;
- l'étude financière prévisionnelle du rapport annuel 2019 suit la même présentation que le compte de résultat figurant au même rapport mais comporte en sus des erreurs dans les montants de produits non récurrents (63 000 € au lieu de 69 816 €) et de taxe foncière (erreur de calcul minorant la charge de 763 €) expliquant la différence de résultat net par rapport au compte de résultat ;
- le compte d'exploitation prévisionnel annexé à l'avenant n° 6 de la DSP reprend la même présentation que le compte de résultat figurant au rapport annuel 2019 à l'exception des reprises de provisions et de la réintégration des subventions d'équipement qui ne sont pas intégrées aux produits totaux.

Le SMAPP a indiqué avoir fait part au délégataire de ses observations et « *poursuivre avec lui un travail d'analyse visant à une fiabilisation des informations sur le réalisé, et à une meilleure visibilité des perspectives* ».

Ces observations ne remettent pas en cause la sincérité des comptes d'Air'Py, certifiés chaque année par un commissaire aux comptes mais visent à attirer la vigilance de la société quant à la cohérence des documents comportant des données financières qu'elle transmet à des tiers. Afin de permettre la bonne appropriation des informations transmises, il est ainsi nécessaire de ne pas faire évoluer la présentation des comptes entre les différents exercices et documents, conformément au principe de permanence des méthodes comptables fixé par l'article L. 123-17 du code du commerce.

**Recommandation n° 1.** : définir, en lien avec le SMAPP, une maquette fixant les modalités de présentation des documents financiers prévus dans le rapport d'information annuel du délégataire jusqu'à l'échéance de la DSP.

#### 4.1.2 Des dépenses comptabilisées mais non versées

Le montant de redevance domaniale inscrit chaque année sur le compte de résultat ne correspond pas au montant versé au SMAPP. En effet, la seconde composante (R2), due au titre des produits de taxe d'aéroport perçus auprès de l'État correspondant au « remboursement de la valeur non amortie des investissements régaliens » réalisés avant le 31 décembre 2016 fait l'objet d'un différend et n'a pas encore été versée. Cette dernière constitue une dette de la société, inscrite à son bilan. L'avenant n° 1 au contrat de DSP indique que le montant total attendu fin 2023 s'élève à 596 127 €.

Les produits régaliens censés compenser cette charge n'ayant pas été notifiés par la DGAC, ceux-ci n'ont pas été comptabilisés par Air'Py. Le résultat est ainsi artificiellement minoré. En réponse aux observations provisoires de la chambre, le commissaire aux comptes a indiqué que ces recettes n'avaient pas été comptabilisées en application du principe de prudence compte tenu de l'antériorité du litige et du risque de non-paiement.

Néanmoins, pour ne pas réduire artificiellement le résultat, il incombe à Air'Py, soit de comptabiliser des produits équivalents à la dépense réalisée au titre de la redevance R2, soit de cesser d'inscrire le versement de cette redevance en dépenses. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la société Air Py s'est engagé « à constater en 2022 et 2023 un produit et une charge de même montant afin de ne pas impacter le résultat net ».

#### 4.1.3 Une comptabilité analytique incomplète

Les aéroports sont soumis à plusieurs obligations spécifiques en matière de tenue de la comptabilité.

En premier lieu, l'arrêté du 30 décembre 2009 relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodromes pour l'établissement du tarif passager de la taxe d'aéroport leur impose d'identifier les coûts des missions régaliennes de sûreté et de sécurité afin de percevoir le produit de la taxe d'aéroport en conséquence (voir 4.2.1).

En deuxième lieu, l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile indique que « *tout prestataire qui fournit des services d'assistance en escale [...] doit opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités* », selon des modalités précisées par arrêté du 7 novembre 2001<sup>3</sup> (voir 4.2.2.2).

En troisième lieu, l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile dispose que « *les exploitants des aérodromes mentionnés au premier alinéa tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées au présent article* », à savoir les redevances passagers, d'atterrissage et de stationnement (voir 4.2.2.1). L'article 30 du contrat de DSP rappelle également la nécessité d'une comptabilité identifiant les coûts associés à chaque redevance, et étend cette obligation aux redevances extra-aéronautiques (en matière domaniale par exemple).

Or, certaines de ces obligations ne sont pas respectées par Air'Py, alors même que le contrat d'assistance passé avec la CCI, au titre duquel la société lui a versé 282 193 € en 2020, prévoit que celle-ci s'assure de la tenue d'une comptabilité analytique.

La distinction entre activités aéronautiques financées par les redevances aéroportuaires et services d'assistance en escale ne fait ainsi l'objet que de traitements extra-comptables ponctuels, par exemple à l'occasion de la discussion des tarifs des redevances devant la commission consultative économique (voir 5.1.2).

En outre, alors que l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile précise que « *l'existence de cette séparation comptable et la régularité des comptes font l'objet, chaque année, d'une vérification spécifique par le ou les commissaires aux comptes. [...] Dans le cas d'un exploitant d'aérodrome, le ou les commissaires aux comptes, ou l'agent comptable, doivent également vérifier que le produit des redevances perçues auprès des transporteurs aériens pour l'usage des installations aéronautiques ne contribue pas au financement de son activité d'assistance en escale* », le rapport annuel du commissaire aux comptes ne procède pas à ces vérifications. Celui-ci a indiqué, en réponse aux observations provisoires de la chambre, ne pas avoir émis d'attestation précisément en raison de « *l'absence de suivi des services d'assistance en escale mis en place par la société* ». Il prévoit toutefois de procéder à une communication d'irrégularité au conseil d'administration et à l'assemblée générale « *dans le cas où la mise en place de la comptabilité analytique ne serait pas effective pour la clôture des comptes au 31 décembre 2022* ».

Enfin, Air'Py ne procède pas davantage à une identification des coûts associés aux produits de chacune des redevances qu'elle perçoit.

Outre ces obligations réglementaires, la mise en place d'une comptabilité analytique permettrait une meilleure connaissance par Air'Py de son activité et de ses coûts. La société n'est par exemple pas en mesure de connaître son chiffre d'affaires par type d'activité (aviation commerciale, aviation d'affaires, fret, aviation de loisirs, etc.).

Par conséquent, la chambre régionale des comptes recommande à Air'Py de mettre en place une comptabilité analytique rigoureuse lui permettant de se conformer aux obligations réglementaires et d'améliorer le suivi financier de son activité.

---

<sup>3</sup> Arrêté du 7 novembre 2001 fixant pour les gestionnaires d'aérodrome, les transporteurs aériens et les prestataires de services les modalités de séparation comptable des services d'assistance en escale des autres activités.

La société a toutefois indiqué travailler à la mise en œuvre d'une comptabilité analytique s'agissant aussi bien des redevances aéronautiques que des dépenses et recettes associées à l'assistance en escale à compter de l'exercice 2022. Le SMAPP confirme que « *des progrès ont été réalisés sur ce point dont le caractère essentiel a encore été renforcé par l'entrée en vigueur de l'avenant n° 6* ».

**Recommandation n° 2.** : se conformer aux obligations contenues dans les articles R. 216-13 et R. 224-2 du code de l'aviation civile en matière de comptabilité analytique.

## 4.2 Examen des comptes de résultat

### 4.2.1 Le financement des services régaliens

Les missions régaliennes sur le périmètre aéroportuaire sont confiées par l'État à l'exploitant aéroportuaire. Ces missions recouvrent deux fonctions :

- des missions de sécurité, comprenant le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), le service de prévention du péril animalier (SPPA) ainsi que des contrôles environnementaux ;
- des missions dites de sûreté : inspection des bagages de soute, inspection et filtrage des bagages cabine et contrôle d'accès à la zone réservée.

Pour assurer leur financement, la taxe d'aéroport, codifiée à l'article 1609 quaterdecies du code général des impôts, est collectée par les entreprises de transport aérien public pour chaque passager et chaque kilogramme de fret ou courrier transporté pour être ensuite reversée à l'État. Le produit global de la taxe d'aéroport est ensuite réaffecté à chaque aérodrome.

Les tarifs de cette taxe sont déterminés par arrêté ministériel suivant des limites inférieures et supérieures variant en fonction de la classe d'aérodrome. Pour un aéroport de la taille de celui de Pau (classe 3, de 5 001 à 5 000 000 unités de trafic), le tarif pouvait varier de 2,6 € à 14 €. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2022, le plafond a été relevé à 15 €. Sur l'ensemble de la période contrôlée, la taxe d'aéroport à Pau a été fixée à 14 €, montant maximal alors en vigueur.

Les produits de la taxe d'aéroport peuvent être complétés par le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) pour couvrir les dépenses régaliennes de sécurité et de sûreté engagées par l'aéroport, dans la limite de ces dépenses. Les dotations du FIATA sont calculées en fonction des recettes et des dépenses prévisionnelles de la mission régaliennne. L'aéroport de Pau en a bénéficié tous les ans, excepté en 2019 en raison d'un solde régalien positif fin 2018 (615 000 €).

Les dépenses régaliennes de l'aéroport de Pau, constituées en moyenne de 51 % de dépenses de sûreté et 39 % de dépenses de sécurité, sont restées stables autour de 4,3 M€ jusqu'en 2019. En 2020 elles ont baissé de 15 % pour atteindre 3,7 M€. Avec la chute du trafic passagers, le coût des services régaliens par passager a presque triplé passant de 7 à 20 €.

La diminution des dépenses régaliennes est toutefois moins importante que celle de l'ensemble des charges d'exploitation (- 26 %), en raison du poids des frais de personnel et notamment des fonctionnaires territoriaux (26 ETP) mis à disposition par le SDIS qui n'ont pu bénéficier des mesures de mise au chômage partiel.



Les dernières lois de finances<sup>4</sup> ont prévu le versement d'une avance aux exploitants d'aéroports touchés par la crise sanitaire. Pour couvrir une partie des dépenses de sureté et sécurité, Air'Py a ainsi perçu une avance de 1 933 862 € en 2020 et de 1 262 000 € en 2021. Ces avances, au taux d'intérêt faible<sup>5</sup>, seront remboursables chaque année, à compter de 2024 jusqu'en 2030, soit deux ans après le terme de la délégation. Leur montant sera intégré dans les déclarations des coûts régaliens éligibles à un remboursement par la DGAC. Le directeur de l'aéroport craint que ces charges supplémentaires, couplées à une baisse du trafic et donc des revenus de la taxe aéroportuaire, entraînent une augmentation du plafond de la taxe d'aéroport, voire une remise en question du principe de péréquation via la majoration de la taxe. Ce risque est particulièrement élevé pour les aéroports de taille moyenne qui se situent déjà au plafond de la taxe, comme celui de Pau. Il pourrait en résulter une perte de compétitivité supplémentaire face aux aéroports européens et aux autres modes de transports.

Les recettes perçues au titre des missions régaliennes de sécurité et de sureté sont inférieures au montant prévu dans la DSP. Néanmoins, de 2017 à 2019, les recettes perçues sont légèrement supérieures aux dépenses réalisées. Au terme du contrat de DSP, la DGAC effectuera un bilan du financement des missions, si cet excédent de recettes venait à se répéter, la charge pourrait être importante pour Air'Py.

**Tableau n° 5 : financement des missions régaliennes – en €**

<i>Mission régalienne de sécurité et de sûreté</i>	2017	2018	2019	2020	2021
<b>A- Dépenses totales des missions régaliennes</b>	<b>4 373 304</b>	<b>4 298 988</b>	<b>4 355 436</b>	<b>3 698 123</b>	<b>3 804 665</b>
<i>Coût total par passager</i>	7,3	7,0	7,2	20,0	31,2
<i>Dépenses en matière de SSLIA</i>	1 687 539	1 648 089	1 677 327	1 590 172	1 660 599
<i>Coût total par passager</i>	2,8	2,7	2,8	8,6	13,6
<i>Dépenses de sureté</i>	2 290 697	2 262 582	2 282 372	1 771 758	1 792 144
<i>Coût par passager</i>	3,82	3,69	3,77	9,58	14,7
<i>Frais généraux</i>	395 068	388 317	395 737	336 193	345 274
<b>B- Montant de la taxe d'aéroport perçue</b>	<b>4 312 192</b>	<b>3 753 855</b>	<b>4 389 112</b>	<b>3 585 310</b>	<b>3 305 729</b>
<i>Tarif de la taxe</i>	14	14	14	14	14
<b>C- Montant perçu du FIATA</b>	<b>160 447</b>	<b>727 602</b>	<b>0</b>	<b>42 891</b>	<b>350 000</b>
<b>D -Montant total perçu</b>	<b>4 472 639</b>	<b>4 481 457</b>	<b>4 389 112</b>	<b>3 628 201</b>	<b>3 655 729</b>
<i>Écart A - D</i>	-99 335	-182 469	-33 676	69 922	142 288
<i>Taux de couverture</i>	102 %	104 %	101 %	98 %	96 %

Source : CRC, d'après les données transmises par Air'Py

<sup>4</sup> Loi de de finances rectificative pour 2020, du 31 juillet 2020, et lois de finances pour 2021 et 2022.

<sup>5</sup> Entre 0,05 % et 0,45 % selon les années et l'évolution des indices.

## 4.2.2 Les produits d'exploitation

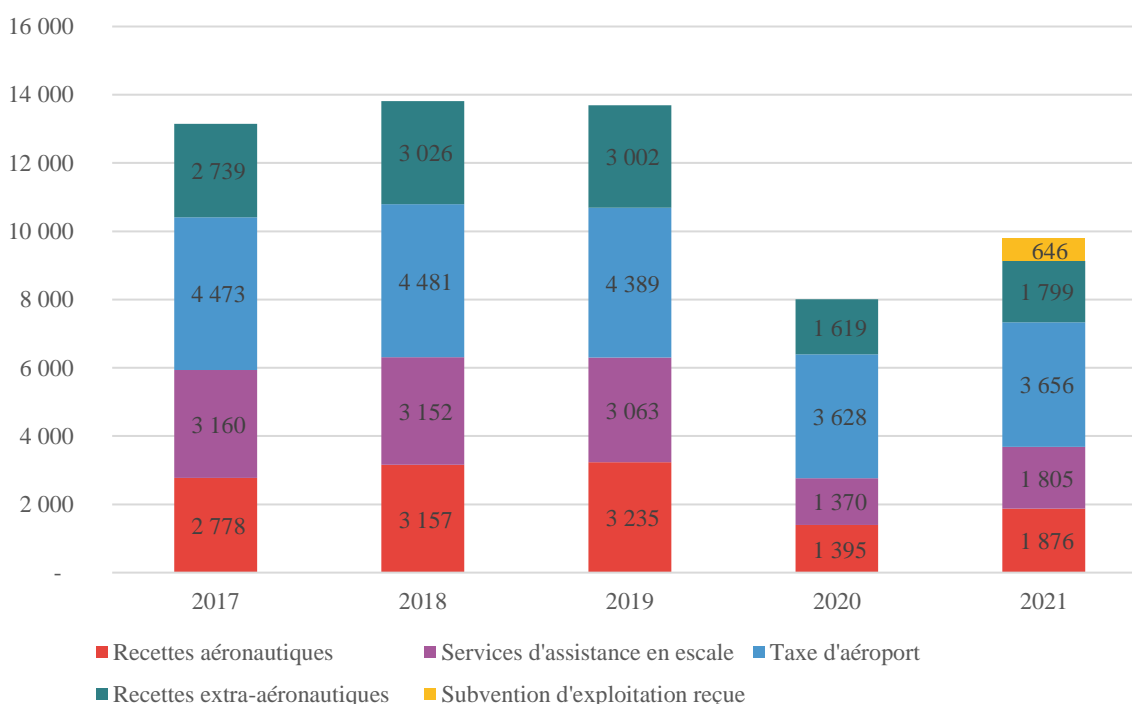
Outre les ressources versées par l'état (taxe d'aéroport), les ressources de la DSP telles que définies à l'article 26 du contrat sont les suivantes :

- les redevances aéronautiques prévues par le code de l'aviation civile à l'article R. 224- ;
- les produits des prestations d'assistance en escale ;
- les produits de l'exploitation à des fins non aéronautiques du domaine délégué, de ses annexes et de ses dépendances ;
- les subventions destinées à l'exploitation et à l'aménagement de l'aéroport versées par des tiers.

La taxe d'aéroport constitue la première source de financement de l'exploitation, en moyenne 36 % des recettes. Le reste est composé quasiment à parts égales des recettes relatives aux services d'assistance en escale (22 %), des redevances aéronautiques (21 %), c'est-à-dire les redevances perçues par la société en contrepartie de l'exploitation des services aéroportuaires, et des recettes extra-aéronautiques (21 %). Aucune subvention d'exploitation n'a été perçue avant 2021.

Les produits d'exploitation s'élèvent en moyenne de 2017 à 2019 à 13,55 M€. Ils chutent de 41 % en 2020 mais entament un rattrapage en 2021 pour s'établir à 9,81 M€.

**Graphique n° 3 : évolution des produits d'exploitation (en milliers d'euros)**



Source : CRC à partir des données Air'Py

#### 4.2.2.1 Les recettes aéronautiques

Le cadre général des relations entre les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes est défini par le code des transports<sup>6</sup> et le code de l'aviation civile<sup>7</sup> qui retranscrivent les dispositions de la directive européenne 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires et les lignes directrices 2005<sup>8</sup> et 2014<sup>9</sup> de la Commission européenne relatives aux aides d'État pour la construction des infrastructures et celles octroyées aux compagnies aériennes pour le démarrage de nouvelles liaisons aériennes.

L'article L. 6325-1 du code de l'aviation civile établit que les services aéroportuaires rendus par les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus, fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

Le code de l'aviation civile<sup>10</sup> énumère la nature des redevances à mettre en œuvre par le gestionnaire de l'aéroport et/ou son exploitant (redevances d'atterrissage, de stationnement, passager). Il en fixe les modalités de calcul, ainsi que le processus de concertation avec les usagers au sein d'une commission consultative économique de la plateforme aéroportuaire. Des modulations de tarif, à amplitude et durée limitées sont autorisées par l'article R. 224-2-2, pour motif d'intérêt général, dans le but de réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, ou encore favoriser la création de lignes nouvelles. Les critères d'attribution doivent être objectifs, transparents et non discriminatoires.

Air'Py a indiqué que le montant des redevances était déterminé en fonction de son plan d'affaires et des investissements prévus. La société applique également plusieurs modulations de redevance : les aéronefs officiels et d'État sont exemptés à 100 %, les vols d'entraînement bénéficient d'une réduction de 75 % et les giravions n'en paient que la moitié. La taxe d'atterrissage varie également en fonction du groupe acoustique des aéronefs conformément à l'arrêté du 26 février 2009, le coefficient de modulation acoustique varie de 1,3 à 0,85.

L'aéroport de Pau-Pyrénées a aussi mis en œuvre de mesures incitatives pour la création d'une nouvelle ligne, avec une réduction sur les redevances aéroportuaires de 70 % la première année, 50 % la deuxième année et 30 % la troisième année (voir 5.1.1.1).

Les tarifs des redevances aéronautiques de Pau sont débattus chaque année au sein de la commission consultative économique (voir 5.1.2). À la lecture des comptes rendus, l'évolution des redevances ne semble pas s'appuyer sur le coût réel des services aéronautiques proposés mais plutôt sur le niveau d'inflation, ainsi que des approches comparatives avec d'autres aéroports. Ce n'est qu'en 2021 qu'une première répartition des charges et produits en quatre catégories (aéronautique, extra-aéronautique, assistance et activités régaliennes) a été mise en place pour appuyer la détermination des nouveaux tarifs.

---

<sup>6</sup> Article L. 6325-1.

<sup>7</sup> Articles R. 224-1 à R. 224-6.

<sup>8</sup> Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) du 9 décembre 2005, fascicule C 312.

<sup>9</sup> JOUE n° 2014/C99/03.

<sup>10</sup> Articles R. 224-1 à R. 224-3.

Or, le principe de la stricte compensation entre les coûts des services publics et le montant des redevances impose que le produit global des redevances aéroportuaires n'excède pas le coût des services rendus sur l'aéroport. Ce principe s'applique de manière globale et non redevance par redevance, les tarifs doivent refléter les dépenses de fonctionnement et d'investissement des services aéronautiques (voir 4.1.3).

Jusqu'en 2019, le montant des redevances aéronautiques était supérieur au montant prévu dans le contrat de DSP.

La crise sanitaire a pesé sur les redevances aéronautiques, les vols commerciaux ayant été interrompus de fin mars à mi-juin 2020 et la reprise ralentie par les restrictions de voyages. Néanmoins, la situation s'améliore davantage que prévu en 2021, les redevances aéronautiques perçues étant supérieures aux projections budgétaires (1,87 M€ contre 1,56 M€).

**Tableau n° 6 : redevances aéronautiques perçues de 2017 à 2021**

<i>En €</i>	2017	2018	2019	2020	2021	Évol.
<i>Redevances de services passagers</i>	1 678 055	1 793 719	1 866 089	588 541	771 326	-54 %
<i>Redevances d'atterrissage</i>	624 421	751 725	794 150	489 663	580 608	-7 %
<i>Redevances de fret</i>	31 150	22 838	15 675	7 512	1 985	-94 %
<i>Redevances de stationnement et de hangar</i>	124 333	150 808	123 913	65 435	141 916	14 %
<i>Autres redevances aéronautiques</i>	319 634	437 677	435 219	244 085	382 522	20 %
<b><i>Total redevances aéronautiques</i></b>	<b>2 777 594</b>	<b>3 156 766</b>	<b>3 235 047</b>	<b>1 395 236</b>	<b>1 876 372</b>	<b>-32 %</b>
<i>Total / passager</i>	4,63	5,15	5,34	7,54	7,70	66 %

Source : réponse Air Py

La redevance de services passagers, qui rémunère l'utilisation des infrastructures aménagées pour l'accueil, l'embarquement ou débarquement des passagers ainsi que le convoyage des bagages, constitue la principale redevance aéronautique.

#### 4.2.2.2 Les services d'assistance en escale

Les services d'assistance aéroportuaire recouvrent « l'ensemble des services qui sont nécessaires pour un avion de ligne entre son arrivée sur un aéroport et son départ »<sup>11</sup>. Leur périmètre est défini aux articles R. 216-1 à R. 216-16 du code de l'aviation civile et concerne les prestations rendues sur les pistes (maintenance, avitaillement, guidage, transport du fret, etc.), celles rendues dans les aérogares (assistance passagers, contrôle des billets, enregistrement, traitement des bagages, etc.) et la représentation de la compagnie (services de représentation et de liaisons avec les autorités locales). Ces services peuvent être assurés par le gestionnaire de l'aéroport, comme c'est le cas pour l'aéroport de Pau qui perçoit les recettes afférentes (3,13 M€ en moyenne de 2017 à 2019).

<sup>11</sup> Conseil de la concurrence avis n°s 97-A-12 et 97-A-24.

Le guide tarifaire présente les différents forfaits de base (selon le type d'aéronef), d'assistance commerciale ou d'assistance technique, les tarifs des prestations à la demande (salon VIP, escalier passagers, navette bus, élévateur, etc.) ainsi que des prestations de personnel et de fret. Des contrats d'assistance incluant l'ensemble de ces prestations sont négociés au profit des compagnies exploitant des lignes régulières (Air France, Twin Jet et Transavia).

Les recettes des services d'assistance en escale suivent une tendance à la baisse, la société n'étant jamais parvenue à atteindre les montants prévus dans le contrat de la DSP, ce qui renvoie au caractère très ambitieux des objectifs initiaux de diversification des compagnies présentes sur la plateforme.

**Tableau n° 7 : évolution des recettes d'assistance en escale**

En €	2017	2018	2019	2020	2021	Évol.
<b>Recettes d'assistance en escale</b>	3 159 880	3 152 201	3 063 386	1 370 290	1 805 471	-23 %
<i>Prévisionnel DSP (en € courants)</i>	3 648 920	3 783 740	3 887 590	4 069 630	4 201 350	15 %

Source : réponse Air'Py et annexe contrat de DSP

#### 4.2.2.3 Les recettes extra-aéronautiques

Les recettes extra-aéronautiques participent de façon significative aux recettes d'exploitation grâce notamment au stationnement automobile ainsi qu'à l'activité domaniale et d'usage. Jusqu'en 2019, ces recettes étaient supérieures au prévisionnel de la DSP.

Si les recettes du stationnement automobile ont été fortement affectées par la crise sanitaire (- 55 %), les recettes domaniales (locations de terrains et de bâtiments) ont progressé de 31 % depuis 2017.

**Tableau n° 8 : évolution des différentes recettes extra-aéronautiques perçues par l'aéroport.**

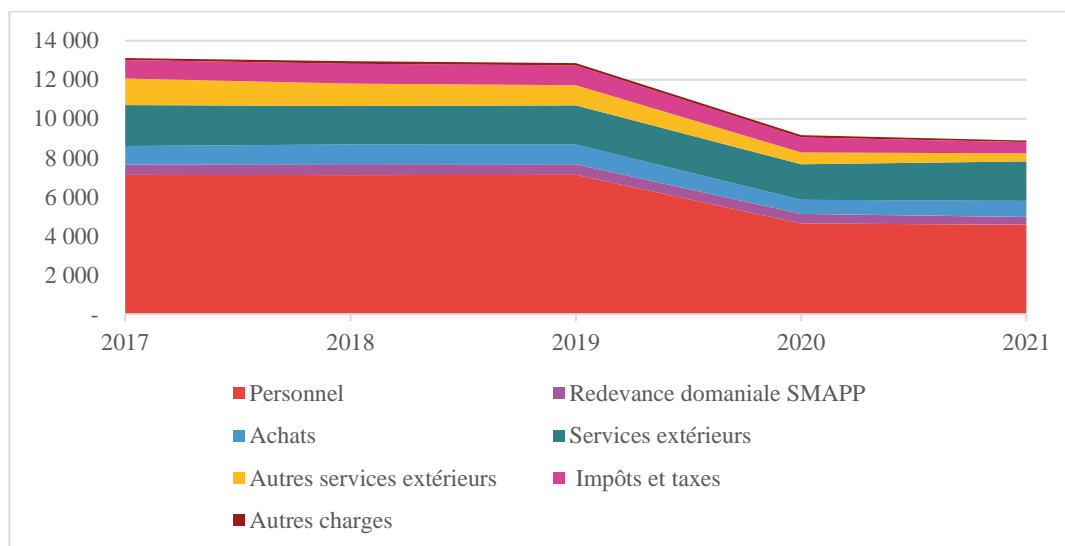
En €	2017	2018	2019	2020	2021	Évol.
<b>Recettes extra-aéronautiques</b>	<b>2 739 243</b>	<b>3 020 467</b>	<b>2 999 951</b>	<b>1 583 060</b>	<b>1 798 970</b>	<b>-34 %</b>
<i>dont concessions de carburants et de lubrifiants d'avion</i>	39 501	2 255	53 400	81 525	24 688	-38 %
<i>dont boutiques et restauration</i>	216 668	255 821	347 366	180 213	198 955	-8 %
<i>dont stationnement des automobiles</i>	1 549 780	1 676 045	1 732 184	581 969	701 673	-55 %
<i>dont recettes domaniales</i>	566 445	595 246	693 989	669 580	742 793	31 %
<i>dont autres recettes extra-aéronautiques (emplacements pub, refacturations diverses)</i>	366 848	491 100	173 012	69 773	130 861	-64 %
<i>Total /passager</i>	4,57	4,93	4,95	8,56	7,38	88 %

Source : réponse Air Py

### 4.2.3 Les charges d'exploitation

De 2017 à 2019, les charges d'exploitation ont légèrement diminué de 2 % passant de 13,1 M€ à 12,9 M€. Cette tendance s'est logiquement fortement accentuée en 2020 avec la crise sanitaire. En 2021, les charges d'exploitation s'élèvent à 8,9 M€, soit une diminution de 32 % par rapport à 2017.

**Graphique n° 4 : évolution des charges d'exploitation (en milliers d'euros)**



Source : CRC à partir données Air'Py (maquette budget)

#### 4.2.3.1 Les charges de personnel

**Tableau n° 9 : évolution des charges de personnel hors SSLIA (en euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2017/2020
<b>Total charges de personnel</b>	<b>7 139 541</b>	<b>7 116 230</b>	<b>7 125 396</b>	<b>4 638 927</b>	<b>4 580 489</b>	-36 %
Prévisionnel DSP (en € courants)	7 440 000	7 371 000	7 329 000	7 508 000	7 689 000	
dont salaires chargés CDI	6 910 056	6 740 343	6 546 340	4 223 269	4 170 952	-40 %
ETP CDI	141,59	137,97	137,96	134,13	123,97	-12 %
dont salaires personnel MAD	171 052	281 983	306 648	275 355	210 885	23 %
ETP MAD	nc.	nc.	nc.	nc.	nc.	
dont salaires intérimaires	52 772	75 272	72 864	19 532	36 568	-31 %
ETP intérimaires	1,14	1,53	1,42	0,37	0,63	-45 %

Source : réponse Air'Py et annexe contrat de DSP

Les charges de personnel constituent le premier poste de dépenses, elles représentent en moyenne 51 % des charges d'exploitation de 2017 à 2021, niveau qui s'explique notamment par un faible recours à la sous-traitance.

Les charges de personnel sont composées à 94 % du salaire du personnel d'Air'Py en contrat à durée indéterminée. Inférieures au prévisionnel de la DSP, ces charges ont été contenues jusqu'en 2019, grâce au développement des compétences et de la polyvalence du personnel en CDI, qui a permis de réduire l'effectif de 5 %, notamment à l'occasion de départs à la retraite non remplacés. L'absence de croissance du trafic a toutefois également facilité la stabilisation de la masse salariale. Les charges du personnel mis à disposition (hors effectifs du SDIS comptabilisé dans les charges relatives aux services extérieurs), qui correspondent au personnel de direction, connaissent une forte progression sur la période (+ 61 % entre 2017 et 2020), expliquée par le fait que le précédent directeur était salarié directement par Air'Py tandis que ses successeurs à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 sont mis à disposition.

Entre 2019 et 2020, la masse salariale a ensuite chuté de 35 %, du fait de la mise en place des mesures d'activité partielle. Celles-ci ont été pérennisées à travers la mise en place d'un dispositif d'activité partielle de longue durée<sup>12</sup> après la signature d'un accord de branche du transport aérien à la suite de la crise sanitaire. L'arrivée à échéance de cet accord mi-2023 constitue toutefois un enjeu important pour la société en l'absence d'un rythme de départs suffisants pour faire face à la baisse de l'activité (voir 5.2).

#### 4.2.3.2 Les autres charges

Les charges relatives aux services extérieurs ont peu évolué malgré la crise sanitaire passant de 2 M€ en 2017 à 1,8 M€ en 2020 avant de revenir à leur niveau initial en 2021. Ces charges regroupent les contrats d'entretien et de maintenance, divers contrats de location (de salle, matériel véhicules), des contrats d'assurance, ainsi que quelques contrats de prestations de services. Le principal poste de dépenses est constitué par la mise à disposition de pompiers par le SDIS, pour un coût moyen annuel de 1,38 M€.

Le compte « autres services extérieurs » correspond aux frais de publicité, de communication, aux actions de promotion en bout de ligne, aux services juridiques, bancaires et à l'assistance technique fournie par les actionnaires. Ce compte qui suivait déjà une tendance à la baisse avant la crise sanitaire (- 29 % entre 2017 et 2019), a fortement diminué en 2020 et en 2021 (respectivement de 40 % et de 33 %). Les frais de siège correspondant aux missions assurées par la CCI, Egis et Transdev pour le compte d'Air'Py ont diminué plus progressivement passant de 614 170 € en 2017 à 441 729 € en 2020 (- 28 %) pour s'établir à 288 686 € en 2021 (- 35 %).

---

<sup>12</sup> Prévu par l'article 53 de la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020 et son décret d'application n° 2020-926 du 28 juillet 2020 relatif au dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable.

#### 4.2.4 Avant la crise sanitaire, des soldes de gestion artificiellement positifs malgré un excédent brut d'exploitation inférieur aux prévisions

##### 4.2.4.1 Un résultat d'exploitation positif en raison du retard pris dans le plan d'investissements

L'absence de développement du trafic conduit logiquement à des produits inférieurs aux projections figurant dans la DSP et, dans une moindre mesure, des charges d'exploitation. Les redevances aéronautiques et les recettes tirées des activités extra-aéronautiques, bien que supérieures au prévisionnel du contrat de DSP, n'ont pas pu compenser le déficit de recettes des services d'assistance en escale.

**Tableau n° 10 : écart entre les recettes encaissées et le prévisionnel de la DSP – en milliers d'euros**

	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Taxe d'aéroport</i>	-71,4	-238,5	-458,9	-1 276,8	-2 045,6
<i>Redevances aéronautiques</i>	0,6	255,8	231,1	-1 727,8	-1 240,4
<i>Recettes extra-aéronautiques</i>	49,1	268,2	39,9	-1 518,7	-1 161,5
<i>Recettes d'assistance en escale</i>	-489,0	-631,5	-824,2	-2 699,3	-4 644,1
<b>TOTAL</b>	<b>-510,8</b>	<b>-346,1</b>	<b>-1012,1</b>	<b>-7 222,6</b>	<b>-9 091,6</b>

Source : comptes financiers et compte de résultat prévisionnel en milliers d'euros courants (annexe à la DSP)

La contraction des charges, issue à la fois d'une gestion performante et de l'absence de développement de l'activité, a été insuffisante pour compenser la baisse des recettes.

**Tableau n° 11 : écart entre les dépenses réalisées et le prévisionnel de la DSP - en milliers d'euros**

	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Personnel</i>	-300,5	-254,8	-203,6	-2869,1	-3627,9
<i>Redevance domaniale SMAPP</i>	-95,2	-22,4	-25,6	-62,8	-206,0
<i>Achats et service extérieurs</i>	516,9	-81,4	-187,2	-1396,0	-1147,8
<i>Impôts et taxes</i>	-50,1	-9,6	-55,6	-329,0	-444,3
<i>Autres charges</i>	-274,4	-55,0	-66,0	-77,0	-472,4
<b>TOTAL</b>	<b>-203,2</b>	<b>-423,2</b>	<b>-538,1</b>	<b>-4 733,8</b>	<b>-5 898,4</b>

Source : comptes financiers et compte de résultat prévisionnel en milliers d'euros courants (annexe à la DSP)

Il en résulte un excédent brut d'exploitation significativement inférieur à la projection financière initiale. Toutefois, après prise en compte des amortissements, le résultat d'exploitation est, lui, supérieur à la prévision de la DSP. Cela résulte directement de l'absence de réalisation de près de 45 % du programme d'investissement prévu sur la période 2017-2019, qui a pour conséquence des charges d'amortissement et provisions pour renouvellement et gros entretien inférieures de 1,15 M€ au prévisionnel.



**Tableau n° 12 : excédent brut d'exploitation (hors amortissements, provisions et transferts de charges) et résultat d'exploitation prévus à la DSP et réalisation effective**

<i>en K€</i>	2017	2018	2019	Total
<b>Produits d'exploitation (a)</b>	<b>13 149,5</b>	<b>13 816,8</b>	<b>13 689,60</b>	<b>40 655,9</b>
<i>Prévisionnel DSP en € courants</i>	13 660,3	14 162,9	14 701,6	42 524,8
Écart (réalisé-prévu)	-510,8	-346,1	-1 012,0	-1 868,9
<b>Charges d'exploitation (b)</b>	<b>13 112,9</b>	<b>12 949,1</b>	<b>12 856,9</b>	<b>38 919</b>
<i>Prévisionnel DSP en € courants</i>	13 316,1	13 372,4	13 394,9	40 083,5
Écart (réalisé-prévu)	-203,2	-423,2	-538,1	-1 164,5
<b>Excédent brut d'exploitation (a-b)</b>	<b>36,6</b>	<b>867,7</b>	<b>832,7</b>	<b>1 736,9</b>
<i>Prévisionnel DSP en € courants</i>	344,1	790,5	1 306,7	2 441,3
Écart (réalisé-prévu)	-307,5	77,2	-476,1	-704,4
<b>Amortissement immobilisations et prov. renouv. et GER (c)</b>	<b>55,9</b>	<b>513,6</b>	<b>888,1</b>	<b>1 457,6</b>
<i>Prévisionnel DSP en € courants</i>	730,4	735,5	1 106,4	2 572,4
Écart (réalisé-prévu)	-674,5	-221,9	-218,3	-1 114,7
<b>Solde autres amortissements (hors subv.) provisions et transferts charges (d)</b>	<b>-48,6</b>	<b>3,5</b>	<b>-98,8</b>	<b>-144</b>
<i>Prévisionnel DSP en € courants</i>	0	0	0	0
Écart (réalisé-prévu)	-48,6	3,5	-98,8	-144
<b>Résultat d'exploitation (a-b) – c + d</b>	<b>-68</b>	<b>357,5</b>	<b>-154,2</b>	<b>135,3</b>
Écart (réalisé-prévu)	318,3	302,6	-354,4	266,5

Source : audit des comptes et des rapports d'activité et rapprochement avec les dispositions et le prévisionnel de la convention de DSP de l'Aéroport de Pau-Pyrénées, prestataire externe pour le compte du SMAPP

#### 4.2.4.2 Un résultat net également artificiellement positif sur la période 2017-2019

Outre l'amélioration du résultat d'exploitation consécutive au retard pris dans les investissements, ce même retard a également un effet sur les charges financières, inférieures de 0,41 M€ au prévisionnel en raison du décalage induit dans la souscription de contrats d'emprunt.

Tableau n° 13 : comparaison des soldes de gestion prévisionnels et effectifs – en milliers d’euros

	2017	2018	2019	Total
Produits financiers	2,6	9,0	11,0	22,5
Écart (réalisé-prévu)	2,6	9,0	11,0	22,5
Charges financières	0,1	23,9	40,1	68,6
Écart (réalisé-prévu)	-38,7	-159,4	-216,4	-414,5
<b>Résultat financier</b>	<b>2,5</b>	<b>-19,5</b>	<b>-29,1</b>	<b>-46,1</b>
Écart (réalisé-prévu)	41,3	168,4	-227,3	437,1
Amortissement des subventions d'investissement	0	69,8	62,4	132,2
Solde autres produits et charges exceptionnels	0,4	-63	0,3	-62,4
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>0,4</b>	<b>6,8</b>	<b>62,7</b>	<b>69,8</b>
Écart (réalisé-prévu)	0,4	6,8	62,7	69,8
<b>Résultat avant impôts</b>	<b>-65,1</b>	<b>344,8</b>	<b>-120,6</b>	<b>159,1</b>
Écart (réalisé-prévu)	359,9	477,8	-64,4	773,4
Impôt sur les bénéfices	0	18,1	-2,9	15,2
<b>Résultat net</b>	<b>-65,1</b>	<b>326,7</b>	<b>-177,7</b>	<b>143,9</b>
Écart (réalisé-prévu)	359,9	459,7	-61,5	758,2

Source : audit des comptes et des rapports d'activité et rapprochement avec les dispositions et le prévisionnel de la convention de DSP de l'Aéroport de Pau-Pyrénées, prestataire externe pour le compte du SMAPP

Ainsi, la réalisation du programme d'investissement conformément au plan annexé à la DSP aurait entraîné une détérioration significative du résultat de l'exploitant par rapport aux prévisions fixées. Toutes choses égales par ailleurs, le résultat cumulé sur trois ans aurait ainsi été établi à - 1,423 M€, soit un écart négatif de 665 000 € par rapport aux prévisions.

Le résultat positif sur la période 2017-2019 avait donc, pour corollaire, avant même la crise sanitaire, une dégradation des perspectives financières sur le reste de la période couverte par la DSP.

#### 4.2.5 Un impact fort de la crise sanitaire en 2020 mais une amélioration significative en 2021

Tableau n° 14 : évolutions des résultats en 2020 et 2021

<i>en milliers d'euros</i>	2020	Évolution /n-1	2021	Évolution/ n-1
<i>Produits d'exploitation</i>	8 012 385	-41 %	9 816 413	23 %
<i>Charges d'exploitation</i>	9 161 167	-29 %	8 889 213	-3 %
<b>Résultat d'exploitation (hors amort., prov., transf. charges)</b>	<b>-1 148 782</b>	<b>-238 %</b>	<b>927 200</b>	<b>181 %</b>
<i>Produits amort., provisions et transferts de charges</i>	99 236	67 %	186 559	88 %
<i>Charges amort. provisions et transferts de charges</i>	1 163 097	<b>11 %</b>	1 361 002	17 %
<i>Solde amort., provisions et transferts de charges</i>	-1 063 861	7,8 %	-1 174 443	10 %
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>-2 212 643</b>	<b>-1 335 %</b>	<b>-247 243</b>	<b>89 %</b>
<i>Produits financiers</i>	8 823,37	<b>-20 %</b>	3 087	-65 %
<i>Charges financières</i>	47 042,42	<b>17 %</b>	47 517	1 %
<b>Résultat financier</b>	<b>-38 219</b>	<b>31 %</b>	<b>-44 430</b>	<b>16 %</b>
<i>Produits exceptionnels</i>	103 684	65 %	<b>1 369 895</b>	1221 %
<i>Charges exceptionnelles</i>	0	<b>0</b>	<b>0</b>	-
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>103 684</b>	<b>65 %</b>	<b>1 369 895</b>	<b>1221 %</b>
<i>Résultat avant impôt</i>	-2 147 178	-1 680,8 %	1 078 221	150 %
<b>Résultat net</b>	<b>-2 147 178</b>	<b>-1 724,5 %</b>	<b>1 078 221</b>	<b>150 %</b>

Source : données Air'Py (maquette budget)

La situation se détériore en 2020, les produits d'exploitation chutent de 41 % alors que les charges d'exploitation ne diminuent que de 29 %. L'excédent brut d'exploitation (résultat d'exploitation hors amortissement et provision) devient négatif.

En 2021, Air'Py parvient à dégager son excédent d'exploitation le plus élevé depuis 2017. Outre la progression des redevances aéronautiques et des produits extra-aéronautiques plus importante que prévue, la société bénéficie cette année-là, d'une subvention d'exploitation versée par le SMAPP. Cette subvention d'un montant de 632 500 € est destinée à financer une partie du déficit d'exploitation de la période 2020-2024, conformément à l'avenant n° 6 de la convention de DSP<sup>13</sup>. Côté dépenses, les charges d'exploitation poursuivent leur baisse notamment grâce à la prolongation du dispositif d'activité partielle de longue durée.

Par ailleurs, la renégociation de la DSP ayant donné lieu à une refonte du plan d'investissements et de son financement, le syndicat a repris, comme prévu à l'avenant n° 6, les provisions pour gros entretien qu'il avait constitué. Cette reprise d'un montant de 1,2 M€, inscrite en produit exceptionnel, permet à la société d'obtenir un résultat net excédentaire de plus d'1 M€.

<sup>13</sup> La contribution du SMAPP couvre 84,66 % du déficit réel cumulé sur la période 2020-2024 et est plafonnée à 5,06 M€.

La poursuite de cette amélioration reste incertaine et dépendra notamment du remplissage des vols vers Orly désormais assurés par Transavia en substitution d'Air France, avec une fréquence et des prestations moindres qui auront un effet négatif sur les recettes aéronautiques, ainsi que de l'évolution de l'offre proposée sur l'aéroport voisin de Tarbes-Lourdes-Pyrénées. Les dernières prévisions pour 2022 font état d'une poursuite de l'amélioration de la situation financière de la société ainsi que du redressement du trafic, qui devrait atteindre 330 000 passagers, alors que la société escomptait dans sa projection révisée 252 067 passagers au moment de la révision de la DSP.

## 4.3 Examen de la situation bilancielle

Tableau n° 15 : évolution du bilan de 2017 à 2021

	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution 2017/2020
<b>ACTIF NET</b>						
<i>Capital souscrit non appelé</i>	1 584 000	686 400	686 400	686 400	0	-100 %
<i>Immobilisations incorporelles</i>	0	51 300	43 109	37 665	32 220	-
<i>Immobilisations corporelles</i>	10 655 691	13 199 247	12 448 449	11 363 333	9 877 530	-7 %
<i>Immobilisations financières</i>	15 004	15 004	15 004	15 155,5	15 156	1 %
<b>TOTAL ACTIF IMMOBILISÉ</b>	<b>10 670 695</b>	<b>13 265 551</b>	<b>12 506 562</b>	<b>11 416 153</b>	<b>9 924 905</b>	<b>-7 %</b>
<i>Créances d'exploitation</i>	2 452 003	2 406 383	1 735 175	3 627 895	5 477 324	123 %
<i>dont clients et comptes rattachés net</i>	1 049 295	930 456	861 543	587 984	5 461 734	123 %
<i>dont État produits à recevoir</i>	920 795	848 328	623 474	2 646 721	925 239	-12 %
<i>Charges constatées d'avance</i>	49 717	30 230	26 331	40 986	4 347 946	372 %
<i>Disponibilités</i>	5 574 119	4 258 510	6 326 220	4 327 293	4 555 775	-18 %
<b>TOTAL ACTIF CIRCULANT</b>	<b>8 075 839</b>	<b>6 695 123</b>	<b>8 087 727</b>	<b>7 996 175</b>	<b>10 043 043</b>	<b>24 %</b>
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>20 330 534</b>	<b>20 647 073</b>	<b>21 280 688</b>	<b>20 098 728</b>	<b>19 967 948</b>	<b>-2 %</b>
<b>PASSIF</b>						
<i>Capital social</i>	3 300 000	3 300 000	3 300 000	3 300 000	3 300 000	0 %
<i>Réserve légale</i>	0	0	13 078	13 078	13 078	-
<i>Report à nouveau</i>	0	-65 129	248 475	130 791	-2 016 387	-
<i>Résultat de l'exercice</i>	-65 129	326 682	-117 684	-2 147 178	1 078 222	1 756 %
<i>Subventions d'investissement</i>	0	43 437	337 517	357 654	256 096	-
<b>= Capitaux propres</b>	<b>3 234 871</b>	<b>3 604 990</b>	<b>3 781 386</b>	<b>1 654 345</b>	<b>2 631 009</b>	<b>-19 %</b>
<i>+ Autres fonds propres (droits du concédant)</i>	9 854 795	8 482 722	7 205 512	6 290 753	5 471 112	-44 %
<b>= Total fonds propres</b>	<b>13 089 666</b>	<b>12 087 712</b>	<b>10 986 898</b>	<b>7 945 098</b>	<b>8 102 121</b>	<b>-38 %</b>
<i>Provisions</i>	973 577	1 477 302	1 986 040	2 350 715	1 564 999	61 %
<i>Dont provisions renouvellement et grosses réparations</i>	53 060	436 115	819 170	1 202 225	0	-100 %
<i>Dettes financières</i>	2 403 240	2 198 144	4 331 017	6 059 508	6 856 092	185 %
<i>Dettes d'exploitation</i>	2 641 109	2 541 126	2 221 058	2 218 445	1 805 555	-32 %
<i>Dettes diverses</i>	1 188 964	1 985 727	1 605 829	1 500 308	1 609 623	35 %
<i>Produits constatés d'avance</i>	33 978	357 062	149 846	24 653	29 557	-13 %
<b>Total Dettes</b>	<b>6 267 291</b>	<b>7 082 059</b>	<b>8 307 750</b>	<b>9 802 914</b>	<b>10 300 82</b>	<b>64 %</b>
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>20 330 535</b>	<b>20 647 073</b>	<b>21 280 688</b>	<b>20 098 728</b>	<b>19 967 94</b>	<b>-2 %</b>

Source : CRC, d'après les bilans d'Air'Py

### 4.3.1 L'actif du bilan

L'actif est composé en moyenne de 58 % d'immobilisations corporelles. La valeur nette de ces immobilisations a diminué de 7 % depuis 2017, témoignant d'un faible rythme d'investissement. Parmi ces immobilisations figurent les biens mis à disposition par le délégant amortis par le délégataire (valeur nette 5,4 M€ en 2021) et les nouveaux biens de la délégation (valeur nette 4,3 M€ en 2021). Un procès-verbal d'incorporation des biens de retour est dressé chaque année par la société. Les immobilisations mises à disposition font l'objet d'un amortissement économique, sans incidence sur le résultat. Ainsi, le montant amorti trouve sa contrepartie sur le compte intitulé « droits du concédant » au passif du bilan.

Air'Py n'a mobilisé la totalité de son capital social qu'en 2021 alors que le contrat de DSP prévoyait de le mobiliser au plus tard en 2019. Ce retard est lié à la mise en œuvre partielle du plan d'investissements, ainsi qu'au niveau de trésorerie très excédentaire.

La société possède d'importantes disponibilités qui s'élèvent à 4,5 M€ en 2021. Ces disponibilités constituent le premier poste de l'actif circulant excepté en 2021, où les créances d'exploitation, qui suivaient une tendance à la baisse grâce à une diminution du volume des créances commerciales, sont particulièrement élevées, en raison d'une créance de 4,5 M€ sur l'État au titre des missions régaliennes.

### 4.3.2 Le passif du bilan

Depuis 2018, le SMAPP verse une subvention d'investissement qui vient compléter les capitaux propres. Cette subvention est amortie annuellement au même rythme que l'opération concernée. Les capitaux propres progressent jusqu'en 2019 avant de diminuer de moitié en 2020, en raison du résultat déficitaire de l'année (- 2,1 M€). En 2021, ils s'élèvent à 2,63 M€.

Les provisions constituées de provisions pour risques et de provisions pour charges (sociales, gros entretien et renouvellement) augmentent jusqu'en 2020. Leurs montants significatifs concourent à la situation très favorable des disponibilités. En 2021, le montant provisionné diminue suite à la reprise de l'intégralité des provisions pour gros entretien et renouvellement à hauteur de 1,2 M€, pour s'établir à 1,54 M€.

À la clôture des exercices, Air Py enregistre en moyenne une dette d'exploitation de 2,4 M€ composée de dettes fiscales et sociales (1,3 M€) et de dettes fournisseurs (1,1 M€).

Au 31 décembre 2021, le bilan d'Air'Py enregistrait une dette financière de 6,8 M€. Outre l'avance remboursable de la DGAC de 3,2 M€ évoquée précédemment (4.2.1), cette dette est constituée d'emprunts à hauteur de 3,6 M€. La société a mobilisé deux emprunts de 2,4 M€ chacun, en 2017 et 2019 auprès du Crédit coopératif<sup>14</sup> et de la Caisse d'Épargne<sup>15</sup>. Ces emprunts à taux fixes (respectivement de 1,15 % et de 0,95 %) s'éteindront en 2029, un an après le terme de la délégation.

La souscription de ces emprunts interroge au vu du niveau de disponibilités d'Air'Py, notamment en 2019 (6,3 M€) et du retard de réalisation du plan d'investissements.

<sup>14</sup> Contrat du 11/17 entièrement mobilisé en 2017.

<sup>15</sup> Contrat du 03/07, avenant 03/19 entièrement mobilisé en 2019.

### 4.3.3 Une situation financière saine sur la période malgré la crise

Le cycle d'exploitation d'Air'Py lui permet de dégager un fonds de roulement équivalent à 136 jours de dépenses d'exploitation en moyenne sur la période 2017-2021.

Jusqu'en 2020, le besoin en fonds de roulement, résultant du décalage dans le temps entre les règlements reçus et les paiements réalisés, est négatif, c'est-à-dire que l'activité de la société ne génère pas de besoin mais un excédent de ressources lui permettant d'alimenter sa trésorerie nette. En 2021, le besoin en fonds de roulement atteint 2 M€, en raison notamment du montant élevé des créances.

La trésorerie nette est toujours restée positive, en 2021, elle représente en moyenne 157 jours de charges d'exploitation.

L'analyse du bilan montre ainsi une situation financière saine.

**Tableau n° 16 : fonds de roulement, besoin en fonds de roulement et trésorerie nette**

	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Fonds propres</i>	13 089 666	12 044 275	10 649 380	7 587 446	8 102 121
+ <i>Dettes à LT</i>	2 403 240	2 198 144	4 331 017	6 059 508	6 856 092
+ <i>Provisions pour risques et charges</i>	973 577	1 477 302	1 986	2 350 715	1 564 999
<b>= <i>Capitaux permanents</i></b>	<b>16 466 483</b>	<b>15 719 721</b>	<b>14 982 383</b>	<b>15 997 669</b>	<b>16 523 213</b>
- <i>Actif immobilisé net</i>	10 670 695	13 265 551	12 506 561	11 416 153	9 924 905
<b>= <i>Fonds de roulement (1)</i></b>	<b>5 795 788</b>	<b>2 454 170</b>	<b>2 475 822</b>	<b>4 581 516</b>	<b>6 598 307</b>
<i>Fonds de roulement en nombre de jour de charges d'exploitation</i>	159	66	65	162	227
<i>Stock et créances</i>	2 452 003	2 406 383	1 735 175	3 627 895	5 477 324
- <i>Dettes CT et régul</i>	3 864 051	4 883 915	3 976 733	3 743 406	3 444 735
<b>= <i>Besoin en fonds roulement (2)</i></b>	<b>-1 412 048</b>	<b>-2 477 532</b>	<b>-2 241 558</b>	<b>-115 511</b>	<b>2 032 589</b>
<b><i>Trésorerie nette (1) – (2)</i></b>	<b>7 207 836</b>	<b>4 931 703</b>	<b>4 717 380</b>	<b>4 697 027</b>	<b>4 565 718</b>
<i>Trésorerie nette en nombre de jours de charges d'exploitation</i>	197	133	124	166	157

Source : CRC, d'après les bilans d'Air'Py

Ainsi, les difficultés financières mises en avant par Air'Py au cours de sa négociation avec le SMAPP à la suite de la crise sanitaire doivent être relativisées. Si la prise en charge partielle de ses déficits d'exploitation s'appuie sur des données réelles et diminuera donc en cas d'amélioration du résultat de la société, la nécessité de la reprise par le SMAPP de l'ensemble du programme d'investissement n'apparaît pas pleinement établie au regard des éléments développés ci-dessus. En réponse aux observations provisoires de la chambre, Air'Py indique que « *les nouvelles prévisions de trafic ne permettent pas d'amortir les investissements nécessaires* ». La chambre conteste toutefois ce postulat au regard de la situation financière décrite ci-dessus. La société rappelle également qu'elle « *assumera la totalité du risque économique sur la période 2025-2028* », ce qui s'inscrit dans la logique-même du modèle de délégation de service public.

## 5 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION JUSQU'AU TERME DE LA DSP

### 5.1 Des leviers limités pour permettre l'augmentation des produits

La soutenabilité économique de la société reposait, dans la DSP initiale, principalement sur sa capacité à développer le nombre de mouvements d'aéronefs et de passagers, et ainsi générer des recettes d'exploitation supplémentaires (voir 3.1.3.2).

La renégociation intervenue à la suite de la crise sanitaire a permis, à travers le versement d'une subvention pouvant atteindre 5,06 M€ sur la période 2021-2028 et l'arrêt du financement des investissements par Air'Py, de compenser largement les effets négatifs de l'arrêt du trafic en raison de l'épidémie (voir Tome I). Les perspectives financières d'Air'Py demeurent en revanche très précaires en raison d'un trafic largement inférieur à celui escompté avant crise et qui, selon les prévisions d'Air'Py, devrait perdurer jusqu'à 2028.

Dès lors, outre la poursuite des efforts entrepris pour limiter ses charges, la société doit viser l'augmentation de ses produits d'exploitation, qui peut passer par :

- le développement de l'activité et du trafic, à-même d'augmenter les revenus tirés des différentes redevances et prestations de services ;
- l'augmentation du tarif des redevances et services proposés directement par l'aéroport.

Air'Py dispose toutefois de faibles marges de manœuvre dans l'usage de ces deux leviers, comme détaillé ci-après.

#### 5.1.1 Le faible potentiel de développement de l'activité

##### 5.1.1.1 Un développement des liaisons commerciales tenant d'abord à la volonté des compagnies

Le secteur du transport aérien fait partie du marché unique européen (Art. 100 TFUE). Ainsi, tout transporteur aérien communautaire peut librement fixer des tarifs pour le transport de passagers et de fret et peut accéder à toute route à l'intérieur de l'Union européenne sans permis ni autorisation.

Le développement du trafic sur un aéroport dépend donc avant tout de la volonté des compagnies aériennes, qui déterminent les liaisons qu'elles opèrent en fonction de la rentabilité qu'elles en escomptent, résultant elle-même du nombre potentiel de clients intéressés.

À ce titre, une étude incluse dans l'offre d'Air'Py dans le cadre de la DSP portant sur le potentiel de développement de nouvelles lignes sur l'aéroport de Pau montrait des opportunités limitées.



Tableau n° 17 : potentiel de développement de lignes depuis Pau – étude Air'Py

Aéroport	Pays OD	Sous zone OD	Code Aéroport	Potentiel Global de PUF sur l'OD
Paris - Orly	France	Europe de l'Ouest	ORY	331 827
Paris-Charles de Gaulle	France	Europe de l'Ouest	CDG	76 657
Lyon-Saint Exupéry	France	Europe de l'Ouest	LYS	51 334
London Heathrow	Royaume-Uni	Europe du Nord	LHR	21 190
Marseille Provence	France	Europe de l'Ouest	MRS	15 562
Madrid-Barajas	Espagne	Europe du Sud	MAD	5 600
Amsterdam Schiphol	Pays-Bas	Europe de l'Ouest	AMS	5 035
Nice Côte d'Azur International	France	Europe de l'Ouest	NCE	5 035
Strasbourg Entzheim International	France	Europe de l'Ouest	SXB	3 784
Geneva Cointrin International	Suisse	Europe de l'Ouest	GVA	3 637
Barcelona	Espagne	Europe du Sud	BCN	3 422
Nantes Atlantique	France	Europe de l'Ouest	NTE	2 749
Rome Fiumicino Leonardo da Vinci	Italie	Europe du Sud	FCO	2 670
Venice Marco Polo	Italie	Europe du Sud	VCE	2 214
Brussels	Belgique	Europe de l'Ouest	BRU	2 085
Ajaccio Napoléon Bonaparte	France	Europe de l'Ouest	AJA	1 822
Almeria International	Espagne	Europe du Sud	LEI	1 302
Tenerife South (Reina Sofia)	Espagne	Europe du Sud	TFS	1 182
Menara International	Maroc	Afrique du Nord	RAK	1 143
Casablanca Mohammed V International	Maroc	Afrique du Nord	CMN	1 001

Source : offre Air'Py annexée au contrat de DSP

Ce tableau a été construit en additionnant, pour chacun des aéroports listés, les passagers s'y étant rendus depuis l'aéroport de Pau (y compris en utilisant une ou des correspondances), et les passagers géolocalisés au sein de la zone de chalandise de l'aéroport de Pau qui ont acheté un billet pour ces destinations en partant d'un autre aéroport.

Si cette méthodologie comporte plusieurs biais (données datées de 2014, absence de prise en compte de la demande supplémentaire générée par une ouverture de ligne, estimation du potentiel centrée sur l'export), elle montre toutefois peu de destinations susceptibles de rencontrer un fort remplissage (étant précisé que Londres, Rome et Bruxelles sont proposées par l'aéroport voisin de Tarbes-Lourdes-Pyrénées).

Afin de pouvoir malgré tout ouvrir de nouvelles destinations, Air'Py a mis en place, conformément au régime national d'aide au démarrage des compagnies aériennes au départ des petits et moyens aéroports français, approuvé par la Commission le 8 avril 2015, une réduction des redevances aéroportuaires pour la création de nouvelles lignes de 70 % la première année, 50 % la deuxième année et 30 % la troisième année.

Dans ce cadre, seules des liaisons domestiques saisonnières opérées par Air France, visant l'import d'une clientèle touristique pour les sports d'hiver, ont été ouvertes depuis 2017 sans avoir été pérennisées pour la plupart.

Tableau n° 18 : bilan des lignes régulières sans aide spécifique ouvertes et/ou fermées depuis 2017

<i>Destination</i>	<i>Date d'ouverture de la ligne</i>	<i>Date de fermeture de la ligne</i>
Lille	Décembre 2017	Février 2020
Lannion	Février 2018	Mars 2018
Bastia <sup>16</sup>	Juin 2018	Septembre 2018
Strasbourg	Novembre 2018	Janvier 2021
Caen	Décembre 2018	Avril 2019
Brest	Décembre 2018	Février 2020
Nice <sup>17</sup>	Mai 2019	Août 2019
Metz	Décembre 2019	Janvier 2020
Quimper	Février 2020	Février 2022
Figari	Juillet 2022	-

Source : réponse Air'Py

Si la fermeture de la plupart de ces liaisons saisonnières depuis plus d'un an permettrait à toute compagnie souhaitant les opérer de bénéficier des réductions de redevances prévues dans le guide tarifaire d'Air'Py, aucune réouverture ne semble envisageable à moyen terme en l'absence de mesure d'aide spécifique.

De surcroît, l'arrivée de Transavia pour opérer la liaison avec Orly à la suite d'Air France se traduit par des avions de plus grande capacité effectuant un moins grand nombre de rotations : à nombre de passagers égal, le produit des redevances d'atterrissage sera donc moins élevé pour Air'Py.

Air'Py indique toutefois continuer à miser sur un développement des liaisons par l'augmentation de la clientèle loisirs, en particulier sur des liaisons saisonnières permettant l'accès aux sports d'hiver, « *stratégie d'amorce devant susciter l'intérêt des compagnies aériennes* » avec pour objectif d'élargir ensuite cette desserte à la saison estivale et à l'international. La société souhaite notamment agrandir sa zone de chalandise sur ces liaisons par le développement de l'intermodalité, afin de permettre l'accès aux sports d'hiver à une clientèle non motorisée

#### 5.1.1.2 Les limites des contrats de partenariat pour l'ouverture de lignes supplémentaires

En sus des réductions de redevances évoquées *supra*, les opérateurs aéroportuaires peuvent accorder des aides supplémentaires aux compagnies aériennes dans le cadre d'une politique commerciale normale, en se comportant comme « opérateurs avisés en économie de marché ». Le gestionnaire d'aéroport doit alors être en mesure de justifier un plan d'affaires ex ante prévoyant une rentabilité suffisante au regard du coût de l'aide attribuée.

Ce cadre juridique a été utilisé par Air'Py pour conclure trois contrats de partenariat avec des compagnies afin de permettre l'ouverture de nouvelles lignes en contrepartie d'aides diverses, dont les stipulations et résultats sont récapitulés dans le tableau ci-après.

<sup>16</sup> Avant 2018, l'aéroport de Bastia était déjà desservi depuis l'aéroport de Pau dans le cadre d'un vol commun qui desservait également l'aéroport d'Ajaccio. Les deux destinations ont été disjointes en 2018.

<sup>17</sup> Ligne opérée sans le bénéfice de la réduction de redevance pour création de nouvelle ligne.

Tableau n° 19 : contrats de partenariat signés avec des compagnies

<i>Destination</i>	<b>Nantes</b>	<b>Nice</b>	<b>Marrakech<sup>18</sup></b>
<i>Compagnie</i>	Chalair	Volotea	Air Arabia
<i>Durée prévisionnelle du contrat</i>	Janvier 2017 à janvier 2020	Avril 2017 à mars 2022	Avril 2017 à décembre 2020
<i>Nombre minimal de sièges offerts par an</i>	6 840	4 750	13 050
<i>Aides octroyées</i>	Participation forfaitaire par passager transporté : - 45 € la 1 <sup>ère</sup> année - 15 € la 2 <sup>e</sup> année - 10 € la 3 <sup>e</sup> année  (plafonnée à 2 960 passagers annuels)	Participation forfaitaire par passager transporté : - 45 € la 1 <sup>ère</sup> année - 20 € la 2 <sup>e</sup> année - 2 € la 3 <sup>e</sup> , 1,5 € la 4 <sup>e</sup> et 1 € la 5 <sup>e</sup> année (plafonnée à 3 325 passagers annuels)  Réduction sur les services d'assistance en escale : - 78 % la 1 <sup>ère</sup> année - 61 % la 2 <sup>e</sup> année - 55 % la 3 <sup>e</sup> année	Participation forfaitaire par passager, avec une contribution minimale basée sur 122 passagers par vol : - 17 € la 1 <sup>ère</sup> année - 12 € la 2 <sup>e</sup> année - 9 € la 3 <sup>e</sup> année - 6 € la 4 <sup>e</sup> année  Réduction de 52 % sur les services d'assistance en escale
<i>Durée effective de la liaison</i>	Janvier 2017 à mars 2020	Avril 2017 à novembre 2018	Avril 2017 à mars 2020
<i>Montant total des aides versées</i>	178 445 €	232 295 €	464 732 €
<i>Recettes aéronautiques générées</i>	279 323 €	50 228 €	349 354 €
<i>Bilan financier hors charges et recettes induites<sup>19</sup></i>	+100 878 €	-182 067 €	-115 378 €

Source : réponses de l'ordonnateur

Si la crise sanitaire a nécessairement eu un effet sur l'arrêt des liaisons avec Nantes et Marrakech, dont le retour n'est pas prévu à ce jour, il reste difficile pour Air'Py de pérenniser de nouvelles liaisons à travers des contrats de partenariat lorsque les aides octroyées commencent à décroître. Surtout, si ces contrats permettent à Air'Py de développer l'activité de la plateforme, ils ne lui permettent que très marginalement d'améliorer son compte de résultat, essentiellement

<sup>18</sup> Ne prend pas en compte le précédent contrat avec la compagnie, conclu par l'exploitant précédent et arrivé à échéance le 31 mars 2017.

<sup>19</sup> Ne tient pas compte des recettes extra-aéronautiques indirectes (stationnement, redevances des boutiques, etc.) ni des coûts pour la plateforme de la prise en charge d'aéronefs supplémentaires.

grâce aux recettes extra-aéronautiques induites (commerces, parking) qui ne font pas l'objet d'une estimation ex post précise et ne figurent donc pas dans le tableau ci-dessus.

Dans le cadre de son plan d'affaires révisé post-crise, Air'Py n'a ainsi prévu aucune ouverture de ligne d'ici la fin de la DSP, que ce soit par le biais des seules réductions de redevances ou de contrats de partenariat *ad hoc*. La société a toutefois indiqué poursuivre un démarchage actif des compagnies aériennes, tout en confirmant que de potentielles ouvertures de lignes par le biais de contrats de partenariats seraient relativement neutres financièrement pour la société et ne modifieraient donc probablement pas les équilibres financiers prévus jusqu'au terme de la DSP.

#### 5.1.1.3 La liaison radiale vers Orly actuellement partagée avec l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées

L'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées opère, à 30 minutes de voiture de l'aéroport de Pau, une liaison avec l'aéroport de Paris-Orly qui représentait 133 949 passagers sur l'année 2019. La coexistence de cette liaison avec celle effectuée depuis l'aéroport de Pau, qui dénombrait 300 886 passagers la même année soit plus du double, est évidemment sous-optimale sur les plans économique et environnemental.

L'arrivée de Transavia en substitution d'Air France pour opérer la liaison Pau-Orly, depuis mars 2022, pourrait permettre de capter une partie du trafic de l'aéroport voisin du fait d'une politique tarifaire plus attractive que celle de la précédente compagnie. Cela placerait toutefois les deux plateformes dans une situation de concurrence frontale préjudiciable à moyen terme.

Par hypothèse la concentration du trafic à destination d'Orly sur le seul aéroport de Pau serait de nature à réhausser le trafic depuis la plateforme – sur une liaison fonctionnant déjà sans aide publique – et améliorerait significativement les perspectives financières de la société. Toutefois, cette hypothèse favorable à Pau-Pyrénées dépend avant tout d'une volonté politique commune entre les deux aéroports, qu'Air'Py, en tant qu'exploitant, n'a pas vocation à impulser.

La société collabore tout de même avec la plateforme voisine sur le plan opérationnel à travers par exemple des prêts de matériel ou la mutualisation de sessions de formation. Si la plateforme de Tarbes-Lourdes n'a pas été en mesure de mettre à disposition d'Air'Py du personnel de sûreté durant la saison hiver 2021-2022 en l'absence d'effectifs disponibles, la société publique locale aéroportuaire régionale (SPLAR) occitane « *entend poursuivre, comme [elle] l'a toujours fait, sa coopération opérationnelle avec ses aéroports de proximité, dans l'intérêt du territoire, des opérateurs aériens et des passagers.* »

#### 5.1.1.4 Des perspectives en matière d'activités extra-aéronautiques

Plusieurs entreprises implantées sur l'aéroport portent d'importants projets de développement de leur activité, passant par une extension de leur emprise permettant une hausse des redevances domaniales versées à Air'Py.

À titre d'exemple, la société *Héli-Union*, qui assure la maintenance des hélicoptères de l'armée, mène une opération d'agrandissement de ses locaux représentant 3 M€ d'investissements et devant permettre la création de 40 emplois supplémentaires à terme. Cette

opération entraîne une relocalisation de l'un des aéroclubs au sein d'une zone qui concentrera désormais les activités d'aviation légère.

La société *Airbus Helicopters* porte également un projet d'agrandissement de ses locaux afin de faire face à la croissance de son activité.

Ces développements s'inscrivent dans une tendance de fond de développement des activités économiques annexes sur les plateformes aéroportuaires de faible dimensionnement afin de réduire leur dépendance au trafic commercial.

Grâce à ces développements, les recettes domaniales perçues par Air'Py ont crû de 31 % depuis 2017 pour atteindre 742 793 € en 2021. Ces recettes sont également moins sensibles à l'activité commerciale. Elles ont notamment diminué de seulement 3,65 % en 2020, alors que le trafic chutait de 69,5 %.

### 5.1.2 Des augmentations de tarifs difficilement soutenables à long terme

Le second levier à disposition d'Air'Py pour améliorer sa situation financière consisterait à augmenter les différents tarifs sur lesquels elle est en mesure d'agir : redevances aéronautiques, stationnement, recettes domaniales, etc.

L'article 28 de la DSP précise d'ailleurs qu'Air'Py « doit rechercher la couverture de ses charges prioritairement à l'aide des produits perçus sur les usagers et les occupants du domaine aéroportuaire, par une tarification appropriée des services rendus et par les revenus tirés du domaine délégué ».

Depuis 2017, Air'Py a eu régulièrement recours à des hausses de tarifs, à l'image des redevances aéronautiques :

**Tableau n° 20 : évolution des tarifs des redevances passagers entre 2017 et 2021 – en euros**

	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution
<i>Redevance passagers (en France et Schengen)</i>	5,88	6,13	6,27	6,27	6,34	+8 %
<i>Redevance passagers vols internationaux</i>	7,65	7,77	7,95	7,95	8,05	+5 %
<i>Redevance passagers en correspondance</i>	5,88	4,44	4,53	4,53	4,58	-22%

Source : Air'Py tableau de données 2B grille tarifaire

Des hausses de tarif ont également été appliquées au stationnement des voitures, le tarif horaire ayant augmenté de près de 17 % entre 2018 et 2019 permettant l'augmentation des recettes de près de 12 % entre 2017 et 2019 malgré la stagnation du nombre de passagers. Une nouvelle hausse de 10 % est intervenue en 2022.

Toutefois, l'utilisation du levier tarifaire est fortement contrainte dans le cas de l'aéroport de Pau. S'agissant en effet d'une plateforme au dimensionnement limité, dont le trafic dépend d'un nombre très réduit de compagnies aériennes pour lesquelles les liaisons opérées n'ont pas de caractère stratégique, la plateforme ne dispose d'aucun pouvoir de marché.

L'augmentation des redevances peut donc, d'une part, s'avérer contreproductive au regard de l'objectif de développement du trafic exposé dans les points précédents, d'autre part, conduire à l'arrêt de liaisons si les compagnies venaient à juger les coûts trop importants et nuisant à leur rentabilité. Le coût de touchée, qui correspond à l'ensemble des coûts liés à l'atterrissage d'un aéronef rapporté au nombre de passagers transportés, s'établissait en effet déjà à 31,57 € en moyenne à l'aéroport de Pau en 2019, contre 30,1 € pour la moyenne des aéroports de proximité en France pour un A320<sup>20</sup> (trafic inférieur à un million de passagers).

Les procès-verbaux annuels de la commission consultative économique, obligatoirement consultée sur l'évolution des tarifs des redevances (article R. 224-3 du code de l'aviation civile) soulignent à cet égard la forte pression exercée sur les tarifs par les représentants des compagnies, conduisant Air'Py à revoir à la baisse ses ambitions de hausses tarifaires. Lors de la réunion du 26 janvier 2021, ceux-ci ont notamment indiqué, entre autres :

- « en l'état actuel des choses, il n'y a aucune compagnie qui pourrait absorber ou accepter une augmentation des tarifs. Pour nous, c'est au minimum un gel [...] Les compagnies aériennes ne pourront pas payer » ;
- « les redevances représentent une part croissante des coûts des compagnies et toute augmentation de ces coûts peut mettre en péril l'équilibre économique d'une ligne et l'attractivité d'une plateforme » ;
- « les compagnies ne peuvent pas supporter des augmentations. Nous sommes là pour demander un gel pour tous les aéroports ».

S'agissant des tarifs du parking, une hausse trop prononcée pourrait également fragiliser la plateforme à long terme dans la mesure où le parking de l'aéroport de Tarbes-Lourdes, qui opère la même liaison principale à trente minutes en voiture, est gratuit.

Air'Py dispose donc de marges très réduites pour faire évoluer ses tarifs jusqu'à échéance de la DSP. La dernière réunion de la commission consultative économique en juin 2022 a tout de même adopté, grâce à l'abstention des représentants des compagnies, la hausse de 6 % du montant des redevances aéronautiques proposée par Air'Py.

## 5.2 L'enjeu de l'adéquation des effectifs au niveau d'activité

Couplée à une forte polyvalence des salariés, la baisse des effectifs engagée dès 2017 grâce à une pyramide des âges favorable a permis de diminuer la masse salariale et stabiliser les charges de personnel, qui représentent la majorité des charges d'Air'Py.

Par la suite, la mise en œuvre du dispositif d'activité partielle dans le cadre de la crise sanitaire puis la conclusion d'un accord d'activité partielle de longue durée ont permis de diminuer les charges de personnel de 35 %.

Toutefois, cet accord arrivant à échéance mi-2023, la société a indiqué au cours du contrôle que le rythme des départs à la retraite serait insuffisant pour assurer à lui seul une adéquation entre le nombre de salariés et le trafic à cet horizon.

---

<sup>20</sup> Observatoire des coûts de touchée, DGAC, édition 2020.

Il importe donc que la société adopte une politique de gestion des ressources humaines à même de favoriser les départs volontaires. Air'Py pourrait pour ce faire s'appuyer sur la Commission paritaire nationale de l'emploi (CNPE), prévue à l'article 40 de la convention collective nationale du transport aérien – personnel au sol, qui a vocation à animer une cellule de reclassement et à assurer une politique une formation professionnelle continue, notamment dans le cadre de reconversions.

À l'inverse, certains métiers connaissent une forte tension, notamment s'agissant des agents assurant les contrôles de sûreté que la société peine à recruter.

En l'absence d'une réduction des effectifs, existerait une forme d'aléa moral dans la mesure où le déficit d'exploitation suscité par le maintien de charges de personnel trop élevées serait pris en charge à 85 % par le SMAPP sur la période allant de mi-2023 à fin 2024, conformément à l'avenant négocié à la suite de la crise sanitaire. Le syndicat mixte confirme que *« cette disposition ne doit pas être une incitation pour le délégataire à différer les nécessaires mesures d'optimisation du niveau des effectifs »*. Il précise, en outre, avoir *« fait état au délégataire de ses préoccupations sur ce sujet dès avant l'entrée en vigueur de l'avenant n°6 »* et indique demeurer *« très attentif à cette question »*.

Chambre régionale  
des comptes  
Nouvelle-Aquitaine



Les publications de la chambre régionale des comptes  
Nouvelle-Aquitaine  
sont disponibles sur le site :  
[www.ccomptes.fr/fr/crc-nouvelle-aquitaine](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-nouvelle-aquitaine)